

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LA MARINA ITALIANA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Volume V

LE AZIONI NAVALI IN MEDITERRANEO

DAL 1° APRILE 1941 ALL'8 SETTEMBRE 1943

Compilatore: Amm. di Sq. (c. a.) GIUSEPPE FIORAVANZO

2^a EDIZIONE

(Ristampa 1992)

ROMA 1970

1^a edizione 1960

Copyright © 1970 by Ufficio Storico Marina Militare

I N D I C E

Cap.	I - IL CONTRASTO ALLE OPERAZIONI « SUBSTANCE » (23-24 luglio 1941) e « MINCEMEAT » (22-26 ago- sto 1941)	Pag.	1
	L'evolvere della situazione »		1
	L'operazione « Substance » »		11
	Eventi di transizione tra la « Substance » e la « Mincemeat » »		15
	L'operazione « Mincemeat » »		17
	I bollettini di guerra »		29
Cap.	II - IL CONTRASTO ALL'OPERAZIONE « HALBERD » (24-30 settembre 1941) »		31
	La genesi e le disposizioni inglesi »		31
	Le disposizioni italiane e lo svolgimento della « Hal- berd » secondo i Comandi italiani »		33
	Le impressioni dei Comandi italiani »		58
	Lo svolgimento della « Halberd » secondo la rela- zione dell'Amm. Somerville »		64
	Considerazioni dell'Amm. Somerville »		72
	Qualche rilievo conclusivo »		73
	Bollettini di guerra »		75
Cap.	III - LA LEGGENDARIA IMPRESA DI ALESSANDRIA (notte 18-19 dicembre 1941) - CENNO DELLA PRIMA BAT- TAGLIA DEL SIRTE (17 dicembre 1941) »		78
	L'insieme dell'operazione »		78
	La traversata dello Scirè »		85
	Gli operatori subacquei in azione »		90
	L'operazione nelle impressioni dell'Amm. Cun- ningham »		113
	Informazioni e commenti suscitati dall'impresa »		115
	Bollettini di guerra »		118

IV

Cap.	IV - SITUAZIONE E OPERAZIONI NELL'INVERNO 1941-42	Pag.	119
	Nostra situazione nell'ultimo periodo del 1941	»	119
	Nostra situazione e operazioni nel primo trimestre del 1942	»	124
	Situazione e operazioni britanniche	»	132
	L'operazione « M. F. 5 »	»	134
	Tentato tardivo contrasto della nostra operazione « V. 5 »	»	148
Cap.	V - LA SECONDA BATTAGLIA DELLA SIRTE (22 marzo 1942)	»	152
	La genesi	»	152
	La fase strategica	»	159
	La fase pretattica	»	169
	La fase tattica	»	174
	La rottura del contatto	»	196
	Il rientro ad Alessandria della Forza B e il movimentato arrivo a Malta del convoglio	»	197
	Il rientro a Taranto della F. N. italiana	»	200
	Ricerca dei naufraghi del <i>Lanciere</i> e dello <i>Scirocco</i>	»	207
	Le impressioni dei protagonisti	»	211
	Sintesi dei risultati	»	215
	Bollettini di guerra	»	216
Cap.	VI - OPERAZIONE « MEZZO GIUGNO » (12-16 giugno 1942)	»	221
	La genesi	»	221
	Le predisposizioni britanniche e la loro attuazione	»	230
	Apprezzamenti e decisioni di Supermarina	»	234
	Forze partecipanti all'operazione « Mezzo Giugno »	»	238
	L'operazione « Harpoon »	»	241
	a) La fase strategica	»	241
	b) Separazione delle forze presso il Canale di Sicilia	»	253
	c) La fase preparatoria e pretattica dello scontro di Pantelleria	»	254
	d) Lo scontro di Pantelleria	»	258
	e) La vicenda del <i>Vivaldi</i>	»	273
	f) Le impressioni dei protagonisti	»	277
	g) Naufraghi recuperati e perdite di navi	»	279

L'operazione « Vigorous »	Pag. 280
a) L'intervento delle Forze Navali	» 280
b) L'intervento dell'insidia navale ed aerea	» 326
c) Le impressioni dei protagonisti	» 330
d) Perdite e danni	» 344
Bollettini di guerra	» 345
 Cap. VII - OPERAZIONE « MEZZO AGOSTO »	» 350
Gli eventi che la determinarono	» 350
Le disposizioni britanniche	» 355
Le disposizioni italiane	» 357
Forze partecipanti all'operazione	» 362
Operazioni « Pedestal » e « Bellows »	» 366
Operazioni secondarie (Ascendant, M. G. 3, Speciale, Sm ed aerei britannici)	» 396
Impressioni dei protagonisti	» 401
Perdite e danni	» 404
Bollettini di guerra	» 405
Ordini dati ai Sm e stralci delle loro relazioni	» 412
 Cap. VIII - SCONTRO NELLE ACQUE CALABRO-SICULE TRA LO « SCIPIONE AFRICANO » e 4 MTB BRITANNICHE (17 luglio 1943)	» 467
Genesi dello scontro	» 467
L'azione	» 470
 Cap. IX - IL MANCATO BOMBARDAMENTO DEL PORTO DI PALERMO (4-9 agosto 1943)	» 474
I principali eventi anteriori all'azione	» 474
Genesi della missione rimasta per due volte incompiuta	» 477
La 7ª Divisione non può portare a termine la missione	» 480
L'8ª Divisione rinuncia a proseguire la missione	» 484
a) L'ordine di operazione	» 484
b) Lo svolgimento della missione	» 485
c) Sosta a La Spezia e trasferimento a Genova. Affondamento del Ct <i>Gioberti</i>	» 488
d) La realtà degli eventi	» 492

INDICE DEI GRAFICI E DEGLI SCHIZZI

GRAFICI:

n. 1 - Operazione « Substance » - Rotta Forza e Convoglio (22-24 luglio 1941)	Pag. 13
» 2 - Operazione « Mincemeat » (22-26 agosto 1941)	» 24-25
» 3 - Operazione « Halberd » (25 settembre-1° ottobre 1941)	» 41
» 4 - Operazione « Halberd » ricognizioni effettuate dagli aerei imbarcati	» 47
» 5-bis Operazione « Halberd » formazione inglese stimata dai velivoli il 27 settembre 1941	» 55
» 5 - Operazione « Halberd » dispositivo di marcia del giorno 27 settembre 1941	» 63
» 6 - Operazione « Halberd » formazione del convoglio nella notte dal 27 al 28 settembre 1941	» 69
» 7 - Impresa di Alessandria - 19 dicembre 1941	» 93
» 8 - Operazione M.F. 5 (13-16 febbraio 1942)	» 137
» 9 - 2° scontro della Sirte - Fase strategica	» 163
» 10 - 2° scontro della Sirte - Fase pretattica	» 171
» 11 - 2° scontro della Sirte - Fase tattica	» 179
» 12 - Operazione Mezzo Giugno « Harpoon » - Movimenti dal 12 al 16 giugno 1942	» 256-257
» 13 - Scontro di Pantelleria - Fase antimeridiana	» 264-265
» 14 - Scontro di Pantelleria - Fase pomeridiana	» 272-273
» 15 - Operazione Mezzo Giugno « Vigorous » (14-16 giu- gno 1942)	» 288-289
» 16 - Operazione Mezzo Giugno - Attacco aerosilurante contro il Gruppo « Littorio » - 023315 - 035615	» 289
» 17 - Operazione Mezzo Giugno - Attacco aerosilurante contro il Gruppo « Garibaldi » (15 giugno 1942)	» 291

n. 18 - Operazione Mezzo Giugno - Attacchi di aerosiluranti e bombardieri contro il Gruppo « Littorio » - 081615 - 084615	Pag. 305
» 19 - Operazione Mezzo Giugno - Attacco aerosilurante contro il Gruppo « Littorio » - 225415 - 011816	» 323
» 20 - Operazione Mezzo Giugno - Avvistamenti ed attività aerea del 14 giugno 1942	» 329
» 21 - Operazione Mezzo Giugno - Attacchi aerei del 15 giugno 1942	» 331
» 22 - Operazione Mezzo Agosto - Percorso del convoglio	» 369
» 23 - Operazione Mezzo Agosto - Azioni di Sm, Mas e Ms.	» 381
» 24 - Operazione Mezzo Agosto - Ritorno delle Forze	» 395
» 25 - Attacco di MTB britanniche contro lo <i>Scipione Africano</i> nello Stretto di Messina (17 luglio 1943)	» 471
» 26 - Missione della 7 ^a Divisione (4-6 agosto 1943)	» 480-481
» 27 - Missione della 8 ^a Divisione (6-8 agosto 1943)	» 486-487
» 28 - Affondamento del Ct <i>Gioberti</i> (9 agosto 1943)	» 491

SCHIZZI:

n. 1 - Situazione del giorno 23 agosto 1941	» 19
n. 2 - Azione nel Golfo della Sirte (22 marzo 1942)	» 177

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

1 - La Squadra Navale in rotta verso il nemico	64/65
2 - Le Divisioni Navali 7° e 8° in crociera	
3 - Gruppo d'incrociatori in navigazione	80/81
4 - Pronti ad aprire il fuoco	
5 - Si apre il fuoco	128/129
6 - Particolari di un « maiale »	
7 - Passaggio di « maiali » attraverso una rete protettiva	144/145
8 - Un « maiale » all'attacco di una nave	
9 - Il porto di Alessandria dopo l'attacco dei « maiali »	192/193
10 - Battaglia della 2ª Sirte: colpi in arrivo	
11 - Il <i>Bande Nere</i> alla battaglia della 2ª Sirte	208/209
12 - Una fase dello scontro di Pantelleria	
13 - Scontro di Pantelleria: particolare di un Ct impegnato	256/257
14 - Scontro di Pantelleria: piroscafi incendiati	
15 - Scontro di Pantelleria: il <i>Bedouin</i> prossimo ad affondare	272/273
16 - Aereo Ro. 43 ribaltato per concussione sulla <i>Littorio</i>	
17 - Mezzo Agosto: la Forza Z inizia l'inversione di rotta	320/321
18 - Sommergibile tipo <i>Alagi</i> e <i>Axum</i>	
19 - Sommergibile <i>Bronzo</i>	336/337
20 - Flottiglia di Mas all'ormeggio	
21 - La Motosilurante Ms. 15	368/369
22 - Il Mas 555	
23 - Il Mas 553	384/385
24 - L' <i>Attendolo</i> a Messina colla prua asportata	
25 - Fasi dell'affondamento del Ct <i>Gioberti</i>	492/493

A B B R E V I A Z I O N I

a.a.	= antiaereo
AD	= addietro (rispetto al centro di uno scafo)
A.D.	= Ammiraglio di Divisione
AM	= Artiglieria e Munizionamento
a.n.	= antinave
A.O.I.	= Africa Orientale Italiana
AS	= Armi subacquee
A.S.	= Ammiraglio di Squadra
A.S.I.	= Africa Settentrionale Italiana
AV	= avanti (rispetto al centro di uno scafo)
Avv	= avviso (tipo di nave)
b.t.g.	= bombe torpedini da getto
C.A.	= Contrammiraglio
c.a.	= contraereo
Can	= cannoniera
C.C.	= Capitano di Corvetta
CE	= Comunicazioni e servizi Elettrici
C.F.	= Capitano di Fregata
Cist	= nave cisterna
Ct	= cacciatorpediniere
Cv	= corvetta
C.V.	= Capitano di Vascello
Div.	= Divisione
Dr o Dm	= dragamine
ecg	= ecogoniometro
F.A.	= Forza Armata o Forze Armate
fl.	— flottiglia
F.N.	= Forza Navale
G.M.	= Guardiamarina
GN	= Genio Navale
Ib	= incrociatore da battaglia
Il	= incrociatore leggero (armato con pezzi da 152 mm)
Ip	= incrociatore pesante (armato con pezzi da 203 mm)
Inc	= incrociatore
M.F.	= Mediterranean Fleet
mg.	= miglio o miglia
Ms	= motosilurante

XII

Mv	=	motovedetta
M.V.S.N.	=	Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale
Mz	=	motozattera
Nb	=	nave da battaglia
Pa	=	portaerei
P.fo	=	piroscafo
Pm	=	posamine
R.A.F.	=	Royal Air Force
r.g.	=	radiogoniometrico
r.m.	=	ricognizione marittima
R.T.	=	Radiotelegrafia
r.t.	=	radiotelegrafico
r.t.f. o r.f.	=	radiotelefonico
Sm	=	sommergibile
Sq.	=	Squadra
sq.	=	squadriglia
S.T.V.	=	Sottotenente di Vascello
Tp	=	torpediniera
Tr	=	nave da trasporto
T.V.	=	Tenente di Vascello
V.A.	=	Viceammiraglio
Vas	=	vedetta antisommergibile

NOTE. — I protocolli orari sono indicati con sei cifre: le prime due indicano l'ora, le due successive indicano i minuti, le ultime indicano la data.

Le parentesi quadre, incluse in stralci di testi o scritti altrui, comprendono frasi esplicative del compilatore.

CAPITOLO I

IL CONTRASTO ALLE OPERAZIONI

« SUBSTANCE » (23-24 LUGLIO 1941)

« MINCEMEAT » (22-26 AGOSTO 1941)

1° L'evolvere della situazione

Subito dopo l'Operazione « Gaudio » la Squadra Navale rimase soltanto colle Nb *Cesare* e *Doria* pronte a combattere. La *Cavour* non poté più essere ripristinata in efficienza, come si è detto nel volume IV « Le azioni navali in Mediterraneo » 10-6-1940/31-3-1941 di questa serie. La *Duilio* poté rientrare a Taranto a metà maggio 1941, dopo cinque mesi di lavori eseguiti a Genova, ma dovette riprendere l'addestramento dell'equipaggio dopo tanto tempo di inattività: poté considerarsi veramente pronta a combattere alla fine di giugno. La *Littorio* era pronta fin dai primi del mese di maggio. La *Vittorio Veneto* rimase fuori combattimento, tra riparazioni e perdita di addestramento, fino a quasi tutto luglio. Cosicché fino a quest'ultimo mese il grosso della Squadra Navale non fu in piena efficienza.

Dopo la distruzione al largo di Capo Matapan della 1ª Divisione (eccetto il *Gorizia*, che era allora in periodo di lavori) anche il complesso degli incrociatori pesanti aveva subito una notevole diminuzione di potenza: su 7, coi quali eravamo entrati in guerra, ne erano rimasti 4. Di incrociatori leggeri — dopo la perdita del *Colleoni* e del *Diaz* — ne avevamo ancora 10. Tuttavia i 14 incrociatori disponibili rappresentavano pur sempre un numero sufficiente alle esigenze operative, purché appoggiati — quando necessario — dalle navi maggiori. E poiché le sole Nb capaci di affrontare con analogo armamento quelle britanniche erano le due

tipo « Littorio », si può affermare che fino all'inizio di giugno gli incrociatori rimasero privi di adeguato sostegno.

In quei mesi della primavera 1941 importanti avvenimenti accaddero nel Mediterraneo: la Grecia fu travolta dalle truppe dell'Asse; la Germania occupò Creta infliggendo colla Luftwaffe perdite notevoli alle forze della M.F. impegnate nella protezione dei convogli di sgombero della Grecia e di Creta; diminuì il martellamento aereo di Malta per il trasferimento in Cirenaica e successivamente anche a Creta di una parte del X CAT, non sostituito — in seguito all'inizio delle ostilità tedesche contro la Russia — da altro reparto aereo in Sicilia.

In conseguenza della mutata relatività delle forze principali a nostro svantaggio e della prescrizione di Mussolini di non impiegare la Squadra Navale fuori del raggio d'azione della caccia aerea basata a terra (almeno finché non fosse perfezionato nei metodi e nei mezzi il sistema di cooperazione aereo-navale) la prevalenza della flotta inglese nel Mediterraneo diventò ancor più operativamente sensibile. In particolare, la forte riduzione della pressione aerea su Malta diede nuova vita a questa base britannica, tanto che — oltre a consentirvi una maggiore concentrazione di sommergibili e di velivoli — vi fu dislocato a metà aprile anche un gruppo di 4 cacciatorpediniere denominato « Forza K » al comando del C.V. Mack.

Così, dall'un lato la Squadra Navale non fu inviata da Supermarina ad effettuare interventi nel ciclo operativo conclusosi coll'occupazione di Creta e dall'altro lato le nostre perdite nel traffico colla Libia — che si erano mantenute entro limiti molto bassi durante l'inverno — cominciarono a riaumentare, per quanto in misura non preoccupante. (1)

Il 16 aprile si ebbe il più saliente episodio dell'intensificata azione britannica contro tale traffico, dovuto all'attacco notturno presso le secche di Kerkennah della Forza K — appena arrivata a Malta — contro un convoglio di 5 piroscafi scortati dai Ct Ta-

(1) Le perdite, che si erano mantenute tra dicembre 1940 e febbraio 1941 su una media di 0,7% per il personale e di 4,7% per il materiale, salirono a: Personale: 3,6% in marzo, 4,9% in aprile, 20% in maggio, 0% in giugno, 2% in luglio - Materiale: 8% in marzo, 9% in aprile, 6% in maggio, 6% in giugno, 19% in luglio.

Sulla forte perdita di personale registrata nel mese di maggio, influì l'affondamento del *Conte Rosso* carico di truppe, dovuto al Sm *Upholder* il 24 maggio.

rigo, Lampo e Baleno. Vi perdemmo i tre Ct (uno dei quali, il *Lampo*, fu potuto recuperare l'8 agosto sul bassofondo dove si era incagliato) e tutti i piroscafi, 3 affondati e 2 adagiati sulle secche. Gli Inglesi perdettero il Ct *Mohawk*. (1)

Cinque giorni dopo, il 21 aprile, la M.F. bombardava Tripoli per circa mezz'ora dopo circa due ore di reiterati bombardamenti aerei.

E' interessante esaminare, sia pure brevemente, la genesi di questa operazione.

In quel periodo — aprile 1941 — si stava delineando il rapido crollo della Grecia e le truppe dell'Asse avevano iniziato il 31 marzo la controffensiva, rioccupando tutta la Cirenaica fino al vecchio confine coll'Egitto, che raggiunsero il 20 aprile: soltanto la piazzaforte di Tobruk rimase in mano agli Inglesi, che avevano deciso di concentrarvi i loro sforzi per tenerla.

Perciò sulla M.F. e sulla R.A.F. erano venuti ad incombere due compiti fondamentali: continuare dapprima il trasporto in Grecia delle forze necessarie per tentare di evitare il cedimento dell'alleata e poi il loro sgombero su Creta se la resistenza fosse diventata impossibile; interrompere il traffico Italia-Libia per togliere ogni capacità combattiva all'Armata italo-tedesca in Africa Settentrionale. Non potendo la M.F. dislocarsi a Malta per motivi di sicurezza, l'Amm. Cunningham dovette limitarsi a inviargli i 4 Ct, di cui si è già parlato, i quali con rapide incursioni avrebbero integrato l'opera dei sommergibili e dei velivoli dislocati in quell'isola. Si pensò allora di rendere inutilizzabile il porto di Tripoli, imbottigliandolo con l'affondamento nell'entrata di una corazzata e di un incrociatore tipo C (« Cairo »), mentre la M.F. avrebbe eseguito un intenso bombardamento della località, sincronizzato in immediata successione con un pesante attacco aereo.

Dopo un'aspra controversia tra l'Ammiragliato e l'Amm. Cunningham sull'opportunità o meno di sacrificare una Nb, che avrebbe dovuto essere la *Barham*, fu concluso di limitarsi al bombardamento navale, affrontando il duplice rischio dei campi minati

(1) Dopo questa dolorosa esperienza, e finché rimase a Malta la Forza K, noi adottammo il provvedimento di proteggere i più importanti convogli, oltre che colla scorta diretta, anche con Divisioni di incrociatori. Il 28 luglio 1941, in una di queste missioni fu silurato il *Garibaldi*, che però riuscì a tornare alla base restando poi inutilizzato per circa 4 mesi.

difensivi degli approcci di Tripoli e degli attacchi aerei dal vicino aeroporto di Castelbenito.

E così la M.F. il mattino del 18 aprile lasciò Alessandria colle Nb *Warspite*, *Barham*, *Valiant*, la Pa *Formidable*, due Inc e numerosi Ct, giungendo davanti a Tripoli verso le ore 4 del 21.

« Dopo un intenso bombardamento aereo durato circa due ore — dice una relazione di Supermarina — alle 04.10 forze navali nemiche hanno aperto il fuoco con calibri da 381 e minori contro il porto, la città e le adiacenze, mentre gli aerei mantenevano illuminata la zona con bengala. Il fuoco è cessato alle 05.00. Delle unità da guerra soltanto la Tp *Partenope* ha riportato lievi danni all'opera morta, ma il suo comandante è deceduto. [C.C. Guglielmo Durantini]. I piroscafi *Assiria* e *Marocchino* sono stati colpiti e poggiano sul fondo; la motovedetta *Cicconetti* è affondata. E' stato anche colpito il piroscafo *Sabbia*, che tempo fa era stato danneggiato da bombe di aerei. Numerosi danni hanno sofferto gli edifici della città. Sono stati trovati vari proietti inesplosi. Le numerose ricognizioni aeree, disposte per la ricerca del nemico, non hanno consentito di localizzare le forze navali avversarie delle quali sono ignote consistenza, posizione e rotta ».

La M.F. rientrò indisturbata il 23 mattina ad Alessandria; soltanto alle 10.30 del 22 essa fu avvistata a sudovest di Capo Krio (Creta) da un velivolo dell'Aviazione Egeo. L'Amm. Cunningham commenta:

« [dopo il bombardamento] dirigemmo verso nordest ad alta velocità preparandoci a forti attacchi aerei. Ma, per un motivo o per un altro, non accadde nulla. Forse la Luftwaffe era troppo occupata altrove... La mancata reazione nemica fu tanto gradita quanto fuori programma. I miei timori personali avevano ondeggiato fra la perdita totale di una nave sui campi minati e i gravi danni a tutte le unità per bombardamenti in picchiata.

« La navigazione di rientro ad Alessandria fu abbastanza tranquilla. Lungo la rotta si unì a noi una formazione che, agli ordini del V.A. Pridham Wippell, aveva cannoneggiato la costa tra Bengasi e Tobruk. Apparvero i soliti ricognitori e qualcuno venne abbattuto; un attacco di tre Ju.88 fu sventato dai Fulmar della *Formidable* che ne fecero precipitare due in mare.

« Eravamo stati incredibilmente fortunati, o forse assistiti dal Cielo. Mi ero opposto sin dall'inizio al bombardamento di Tripoli

mediante la Flotta, e mi opposi di nuovo all'idea di una replica dell'operazione accarezzata nelle loro menti dalle Autorità in patria. »

L'Amm. Cunningham si preoccupava giustamente di non sfidare una seconda volta la fortuna, rischiando la M.F. in un'azione molto più adatta alle forze aeree, tanto più che le navi erano preziose per gravosi compiti in corso di assolvimento in quella fase della guerra. E la sua opinione finì per affermarsi, tanto più che il 24 aprile dovette essere iniziato lo sgombero delle forze britanniche dalla Grecia.

Alla fine di aprile furono sostituiti a Malta i tre Ct, rimasti dopo la perdita del *Mohawk*, colla V flottiglia su 6 Ct comandata dal C.V. Lord Mountbatten e appoggiata dall'Il *Gloucester*. Questo obbligò noi ad impiegare per la scorta indiretta dei convogli, quando la loro importanza lo consigliava, gruppi navali comprendenti Divisioni di incrociatori. Contemporaneamente adottammo, quale mezzo offensivo antinave, anche la posa di mine magnetiche da parte di velivoli all'entrata del porto di La Valletta e anche di Alessandria.

Il 2 maggio su una di queste mine andò a fondo il Ct *Jersey* del gruppo « Mountbatten », e il *Gloucester* con altri due Ct, invece di rientrare a Malta da una missione che stavano eseguendo, andarono a Gibilterra donde sarebbero ritornati con un convoglio di prossima organizzazione.

Infatti, era urgente per gli Inglesi far arrivare rinforzi alle truppe combattenti in Africa Settentrionale; soprattutto carri armati e artiglierie semoventi, dopo le perdite subite durante la recente controffensiva dell'Asse. In concomitanza col passaggio attraverso il Mediterraneo di questi rinforzi a bordo di un convoglio di 5 piroscafi veloci (15 nodi), che sarebbe arrivato in Egitto troppo tardi se fosse stato avviato per la via del Capo di Buona Speranza, Cunningham aveva pensato di avviare a Malta da levante quattro bastimenti con rifornimenti, oltre a due petroliere con 24 mila tonnellate di nafta, di cui si sentiva la necessità per alimentare l'attività delle unità leggere dislocate nell'isola. Nello stesso tempo la Nb *Queen Elizabeth* e gli Il *Naiad* (con 10 pezzi da 133 mm) e *Fiji* (con 12 pezzi da 152 mm) sarebbero andati a rinforzare la M.F. attraverso il Mediterraneo.

A questa complessa operazione fu dato il nome di « Tiger ». Il 6 maggio la M.F. e la Forza H uscirono rispettivamente da Alessandria e da Gibilterra. Un particolare servizio di sminamento d'urgenza, con bombe di profondità, fu disposto davanti a Malta.

Come di consueto, la Forza H accompagnò il convoglio fino al Canale di Sicilia, il quale poi fu preso sotto la protezione della M.F., dopo che essa aveva assicurato l'arrivo a La Valletta delle sei navi mercantili provenienti da Alessandria, facendole precedere da una corvetta attrezzata per il dragaggio magnetico, la quale fece esplodere una dozzina di mine sfuggite alle concussioni prodotte dalle bombe.

All'altezza di Bengasi l'*Ajax* con 3 Ct fu distaccato per bombardare il porto nella notte tra il 7 e l'8 maggio: essi ebbero la ventura d'incontrare il piroscafo *Tenace* di 1142 T.S.L. scortato dalla Mn armata *Capitano Cecchi* di 2321 T.S.L., affondandoli entrambi a cannonate.

La M.F. arrivò senza incidenti a sud di Malta e distaccò 5 Inc per incontrare nel Canale di Sicilia il convoglio proveniente da Ponente.

« La Provvidenza lavorava per noi — scrisse l'Amm. Cunningham — In relazione alla stagione, il tempo era assolutamente anormale: fosco e con nuvole basse che scendevano fin quasi alla sommità degli alberi delle navi. Sugli schermi dei Radar si osservarono parecchi aerei nemici: ci cercavano, ma, grazie alla cattiva visibilità, non ci fu alcun attacco. Tutto quel che accadde fu che un Fulmar della *Formidable*, volando al di sotto delle nubi, abbattè un Ju.88. Incontrammo il convoglio: un mercantile era andato a fondo nel Canale per urto contro una mina; un altro era stato silurato, ma aveva potuto proseguire. La Forza H ci segnalò di essere violentemente attaccata dall'aria, decimando gli aggressori, senza riportare alcun danno.

« La Flotta e il convoglio presero a navigare verso oriente. Il convoglio era ben protetto dai tre incrociatori c.a. *Carlisle*, *Calcutta* e *Coventry*, nonché dal *Dido*, dal *Naiad* e dal *Phoebe* dotati di armamento contraereo pesante [il primo coi 102 e gli altri due coi 133].

« La foschia perdurò e non subimmo alcun attacco aereo fino alla notte del 10 maggio, allorché — con calma piatta e luna piena — il convoglio subì un attacco che fu respinto. Poi i velivoli

raggiunsero la Flotta, attaccandola dal lato opposto alla luna da alta e da bassa quota contemporaneamente. Lo spaventoso volume di fuoco scatenato dalle quattro Nb e dalle Pa impedì che il lancio delle bombe fosse accurato e alcune bombe caddero vicine ai Ct di scorta.

« La V flottiglia Ct fu distaccata all'altezza di Bengasi per effettuare un'altra azione di fuoco prima di rientrare a Malta, e la Flotta e il convoglio arrivarono sani e salvi ad Alessandria il 12 maggio. »

Da parte italiana le forze avversarie e il convoglio furono avvistati, a levante e a ponente, il mattino e il pomeriggio del giorno 8, ripartiti — come sempre — in vari gruppi. Il primo avvistamento si ebbe da parte di velivoli del X CAT alle 06.58 a 135 miglia a nord di Bengasi (1 Nb, 3 Inc, 15 unità imprecisate) con rotta 110°; il secondo, con rotta 290°, alle 07.20 a 80 miglia per nord da Tocra, che si trova sulla costa cirenaica 40 miglia a nord-est di Bengasi (1 Pa, 2 Inc, 2 Ct, 6 P.fi). Alle 16.20 questi due gruppi furono riavvistati, riuniti, con rotta 290° a 155 miglia per 325° da Bengasi.

Alle 10.40 si ebbe il primo avvistamento della Forza H con rotta 90°, 30 miglia a NNE di Capo de Fer (estremo orientale della baia di Philippeville), valutata in 2 Nb, 1 Pa, 6 Inc, vari Ct e 10 P.fi. Essa fu poi seguita con ulteriori ricognizioni fino al tramonto: Alle 20.20 risultava presso il banco Skerki, circa 40 miglia a nord di Capo Bon, già divisa in due gruppi: l'uno con rotta verso ponente e l'altro, comprendente i piroscafi, diretto a levante, come di fatto doveva essere secondo il progetto operativo britannico.

In relazione a questi avvistamenti, cominciò l'attività offensiva dell'Aeronautica e del X CAT, durante la quale perdemmo due aerei siluranti, un bombardiere, un S.79 in servizio di ricognizione e un caccia C.R.42.

Supermarina diede le seguenti disposizioni:

- sospese il traffico da e per la Libia;
- fece prima approntare in un'ora e poi uscire da Palermo alle 20.45 l'8^a e la 4^a Div. (*Abruzzi e Garibaldi - Bande Nere e Cadorna* - 5 Ct) in crociera di vigilanza a nord della Sicilia;
- mise in allarme le difese della Sardegna e della Sicilia;

— ordinò alla 5^a Div. (*Cesare* e *Duilio*), che era a Napoli, e alle unità che erano a Taranto di assumere l'approntamento in tre ore dalle 04.00 del 9.

La 4^a e l'8^a Div. rientrarono a Palermo alle 09.45 del 9 senza aver fatto alcun incontro.

Lo stato del mare impedì l'impiego di Mas e di Tp nel Canale di Sicilia.

I vari gruppi delle forze britanniche furono riavvistati ed attaccati nei successivi giorni: l'ultimo attacco nel Mediterraneo Occidentale fu eseguito alle 15.45 del 10 maggio, e quello nel Mediterraneo Orientale alle 21.10 dell'11 maggio.

Dal giorno 9 in poi, tuttavia, i risultati delle ricognizioni e delle azioni di attacco furono sminuiti dalle condizioni meteorologiche avverse, riconosciute come provvidenziali per le navi inglesi dall'Amm. Cunningham. Nonostante l'impegno degli aviatori, non sempre furono rintracciati i gruppi di unità britanniche e, quando avvistati, gli attacchi aerei non ottennero risultati positivi oppure i velivoli non riuscirono a portare a compimento le azioni offensive.

In complesso dall'8 al 10 maggio, secondo le valutazioni degli equipaggi di volo, sarebbero stati ottenuti i risultati contenuti nei bollettini di guerra n. 338, 339, 340 dei giorni 9, 10, 11 maggio 1941:

Navi colpite da bombe	Navi colpite con siluro
1 nave da battaglia	1 nave da battaglia
1 nave portaerei	1 nave portaerei (la stessa)
2 piroscafi	3 incrociatori
	1 cacciatorpediniere
	3 piroscafi

Secondo le liste ufficiali dell'Ammiraglio britannico, concernenti le navi perdute e danneggiate militari e mercantili, i reali risultati da noi ottenuti furono:

— Il Ct *Fortune* danneggiato da una bomba il 10 maggio al largo di Capo Bougaroni (estremo ovest della baia di Philipville).

— Il piroscafo *Empire Song* affondato per urto contro una mina il 9 maggio.

Inoltre, l'8 maggio fu colpito in un bombardamento aereo il P.fo *Rawnsley* sotto la costa di Creta: incagliatosi, si perdette definitivamente il 12 maggio. Questo piroscafo, tuttavia, non faceva parte di alcuno dei convogli inclusi nell'operazione « Tiger ».

Del piroscafo che — silurato — avrebbe potuto proseguire, secondo l'Amm. Cunningham, non vi è cenno nelle citate liste. Né, d'altra parte, risulta dalla documentazione che nella notte tra l'8 e il 9 nostre unità navali o velivoli abbiano operato contro il convoglio. Potrebbe essersi trattato di un piroscafo che avesse urtato anch'esso contro una mina (ma creduto silurato) riportando danni facilmente riparabili e quindi da non comprendere tra i bastimenti messi fuori servizio per un tempo considerevole.

Il successo ottenuto coll'operazione « Tiger » procurò le congratulazioni dell'Ammiragliato all'Amm. Cunningham e mise in istato di euforia il Gabinetto di guerra britannico, tanto che Churchill avrebbe voluto ripetere al più presto un'operazione analoga. Ma l'Ammiragliato si oppose e il nuovo convoglio fu avviato per la via del Capo. « Noi non ci congratulammo affatto con noi stessi — commenta l'Amm. Cunningham nel suo libro di memorie — perché eravamo del tutto consapevoli del fatto che il successo ottenuto doveva essere attribuito al tempo fosco e nuvoloso, che in quella stagione era senza precedenti nel Mediterraneo ». (1)

Sulle navi maggiori della nostra Squadra, come segnala l'Amm. Iachino nel suo libro « Operazione Mezzo Giugno », l'inazione di quei giorni aveva provocato disappunto tra gli equipaggi, specialmente quando i bollettini magnificarono l'attività dell'aviazione. Egli si preoccupò di tonificare gli animi, giustificando il mancato intervento delle navi coll'insufficienza delle notizie sui movimenti avversari (il che era anche vero), ed inviò al Capo di S.M. una lettera con un promemoria di argomento operativo. La cosa impor-

(1) Coll'arrivo ad Alessandria della *Queen Elizabeth* e dei due incrociatori *Naiad* e *Fiji* e coll'assegnazione di due nuovi ammiragli alla M.F. (i C.A. King e Glennie), l'Amm. Cunningham così ripartì i Comandi della sua Forza: Pridham Wippell C.te delle Nb con insegna sulla *Q. Elizabeth*; King C.te della 15^a Div. Inc con insegna sul *Naiad*; Glennie C.te dei Ct. con insegna sul *Dido*; sull'*Orion* (7^a Div. Inc) alzò l'insegna l'Amm. Rawlings.

tante, su cui egli insisteva, era l'urgenza di affrontare decisamente il problema della cooperazione aereo-navale, senza la quale le navi non potevano essere inviate ad agire con buone prospettive di successo. Ed infatti, dalla fine dello stesso maggio la questione fu affrontata dal Comando Supremo, affidandone lo studio con la compilazione di norme esecutive concrete a due alti ufficiali, uno della Marina e uno dell'Aeronautica (come si è detto nel volume IV « Le azioni navali in Mediterraneo » 10-6-1940/31-3-1941 di questa serie).

Il 20 maggio ebbe inizio, previa la conquista locale del dominio dell'aria, l'operazione della presa di Creta, che rappresentò un grande successo (in condizioni iniziali non facili, per il forte contrasto opposto dalle truppe britanniche presenti a Creta) della Luftwaffe e delle truppe paracadutate, cui furono portati rinforzi con successivi sbarchi dall'aria e dal mare. La Marina vi contribuì, assegnando alla protezione diretta o indiretta dei convogli di piccole unità, trasportanti attraverso l'Egeo truppe e rifornimenti, 6 Ct, 8 Tp, 14 Mas, 9 Sm.

Si distinsero in questo ciclo operativo le Tp *Lupo* (C.F. Francesco Mimbelli) e *Sagittario* (C.C. Giuseppe Cigala Fulgosi), che furono protagoniste di due episodi eroici e tatticamente ben condotti.

Nell'operazione la M.F. perdette, essendosi prodigata senza risparmio per appoggiare dapprima la difesa di Creta e per proteggere poi l'evacuazione delle truppe, 3 Inc, 6 Ct, 14 unità minori; ebbe gravemente danneggiate 2 Nb, 1 Pa, 6 Inc, 4 Ct, 1 unità antisom; meno gravemente danneggiati 1 Nb, 3 Inc, 4 Ct. (1)

Fu questa la conseguenza di aver dovuto operare senza avere la supremazia aerea in quella zona per tutto il ciclo operativo, durato un paio di settimane. E pensare che a noi toccò fare la stessa esperienza per quasi tutta la guerra.

L'emorragia della M.F. durante la battaglia di Creta e la perdita delle posizioni greco-cretesi misero in grave crisi il predominio britannico nello scacchiere del Mediterraneo Orientale, tan-

(1) Le Nb gravemente danneggiate erano *Warspite* e *Barham*; la Pa era la *Formidable*. Tutte e tre dovettero lasciare Alessandria, dopo riparazioni provvisorie, per eseguire gli importanti lavori necessari in sedi adatte. L'Amm. Cunningham trasferì la sua insegna sulla *Queen Elizabeth*.

to che l'Amm. Cunningham dichiarò che per il momento bisognava tenersi sulla difensiva e che la situazione era sull'orlo dell'abisso.

Ciò che salvò gli Inglesi fu la concentrazione di tutti gli sforzi tedeschi contro la Russia, mettendo così in secondo piano la prosecuzione dell'offensiva contro l'Egitto, col proposito di riprendere la lotta a fondo contro le posizioni britanniche dopo aver liquidata prima della fine del 1941 la Russia, come fermamente la Germania s'illudeva di poter fare.

2° L'operazione « Substance ». (Grafico n. 1)

A metà luglio un nuovo rifornimento di Malta, che non aveva più ricevuto quasi nulla dai primi di maggio (salvo qualche piccolo rinforzo per mezzo di sommergibili e di aerei), si presentò con carattere di urgenza agli Inglesi. Profittando che le forze aeree tedesche erano concentrate nel Mediterraneo Orientale, fu deciso di inviare un convoglio da ponente sotto la protezione della Forza H, imbarcando anche truppe sugli incrociatori.

L'operazione, denominata « Substance », ebbe inizio nella notte tra il 20 e il 21 luglio col passaggio attraverso lo Stretto di Gibilterra di 6 piroscafi già carichi, provenienti dall'Inghilterra e scortati da Gibilterra in poi dalla Forza H sempre comandata dall'Amm. Somerville e rinforzata dalla Nb *Nelson* (IX-406, 23 nodi) e dalla Div. Inc (Amm. Syfret) composta da *Edinburgh* e *Manchester* (XII-152), *Arethusa* (VI-152) e 10 Ct, tutte navi provenienti anch'esse dall'Inghilterra.

La protezione aerea del complesso navi-piroscafi fu eseguita dai velivoli dell'*Ark Royal* fino al Canale di Sicilia e dai « Beau-fighter » di Malta dal Canale di Sicilia in poi. Si approfittò della circostanza per provvedere la scorta, durante il ritorno, di 7 piroscafi vuoti che erano in attesa della prima occasione favorevole per andare a Gibilterra.

Otto sommergibili inglesi rimasero in agguato per tutto il tempo necessario al largo di Napoli, della Sicilia e della Sardegna.

Dei sei piroscafi provenienti dall'Inghilterra, il *Leinster* — con 1800 uomini a bordo destinati a Malta come personale di governo e di volo della R.A.F. — andò in secco nei pressi dello Stretto di Gibilterra e, dopo disincagliato, entrò in quella base.

Il grosso della Forza H invertì la rotta, come al solito, poco prima di arrivare al Canale di Sicilia, e coi piroscafi proseguì la Divisione Syfret (i citati 3 Inc e 10 Ct, oltre al *Manxman*, che era un posamine veloce di 2650 tonn. standard usato nell'occasione come Inc c.a., avendo VI-102 c.a. e numerose mitragliere c.a.).

La spedizione (eccetto il *Leinster*) giunse a Malta il 24 luglio e, dopo un rapido rifornimento, la Divisione Syfret ripartì raggiungendo i 7 piroscafi sopra citati, che erano già usciti dal porto dirigendo verso ponente. Il 27 luglio le unità raggiunsero Gibilterra.

L'operazione non sfuggì a Supermarina, ma soltanto il 23 luglio — quando il convoglio era prossimo al Canale di Sicilia — ebbe elementi per giudicarne la natura.

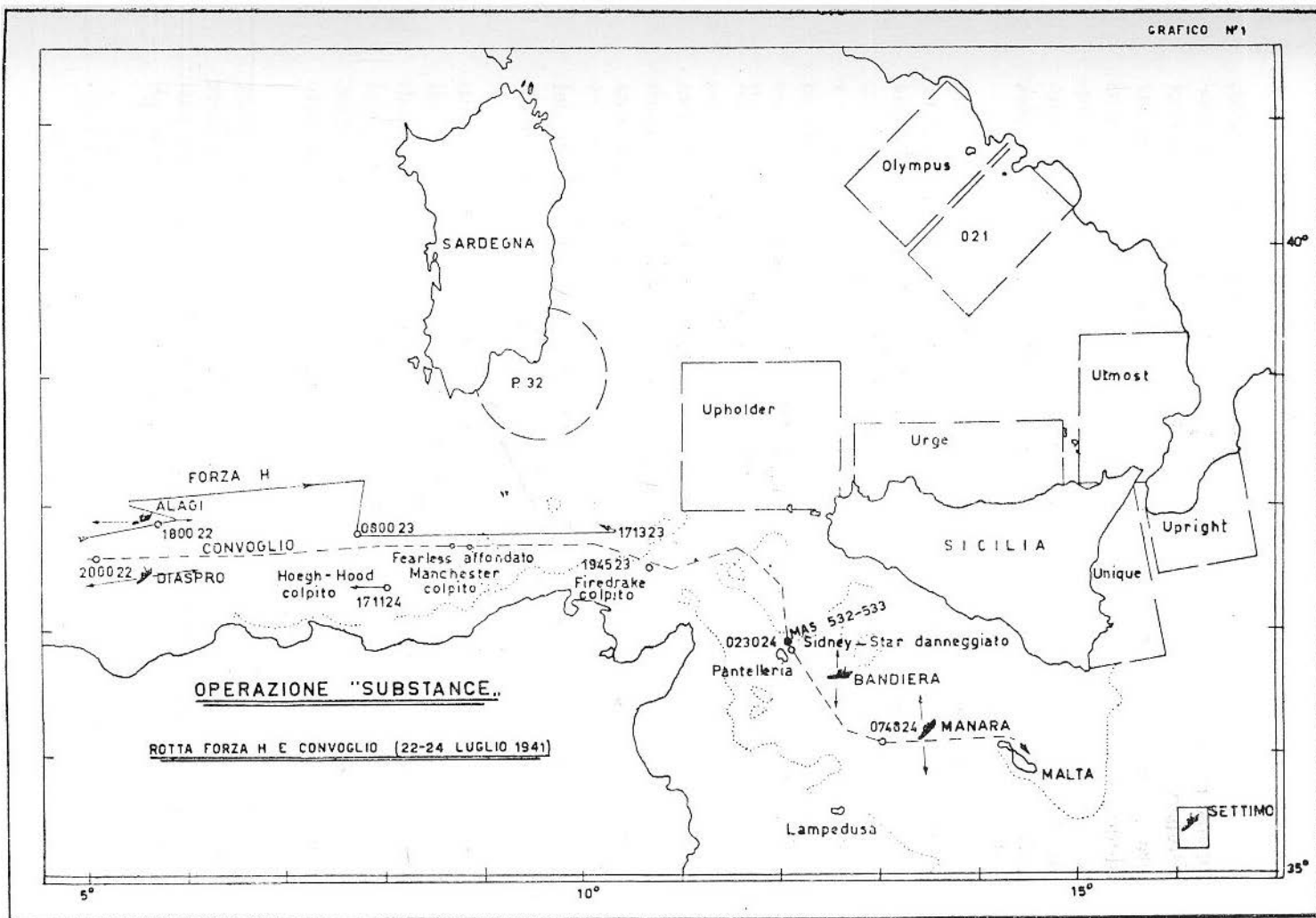
Infatti, i nostri informatori avevano segnalato il 21 mattina che il *Renown*, coll'*Ark Royal*, 3 Inc e alcuni Ct, aveva lasciato Gibilterra diretto a levante; ma essi non avevano potuto vedere il gruppo navi-piroscafi che aveva nella notte transitato nello Stretto.

Il mattino del 22 soltanto un gruppo di unità da guerra era stato avvistato da un nostro ricognitore a sud di Maiorca, e Supermarina aveva apprezzato che potesse trattarsi di un'operazione di lancio da bordo della Pa di velivoli destinati a Malta, oppure di un bombardamento di una zona costiera. Per poter fronteggiare ogni eventualità, Supermarina la stessa sera ordinò alla Squadra di tenersi pronta a muovere in due ore dalle ore zero del 23.

In quel momento avrebbero potuto prendere il mare *Littorio* e *Vittorio Veneto* (1) e la *Duilio* da Taranto; la 3^a Div. (*Trieste*, *Bolzano*, *Gorizia*) da Messina; *Garibaldi*, *Montecuccoli*, *Di Giussano*, *Da Barbiano*, da Palermo.

Finalmente il mattino del 23 fu scoperto anche il convoglio, contro il quale agirono nella giornata i velivoli di Armera, mentre le Forze Navali non furono fatte intervenire perché era troppo tardi per poter intercettare il convoglio prima che giungesse nel Canale di Sicilia. Vi fu invece inviato in agguato un gruppo di 4 Mas al comando del C.F. Ernesto Forza.

(1) Le due Nb, costituenti la 9^a Divisione, erano al comando dell'allora Amm. di Div. Carlo Bergamini, imbarcato sulla *Vittorio Veneto*. Sulla *Littorio* era invece imbarcato l'Amm. Iachino, Comandante la Squadra Navale di cui faceva parte quella Divisione.



Gli attacchi aerei ottennero questa volta alcuni reali successi, senza tuttavia impedire che i piroscafi giungessero a Malta nonostante altri quattro attacchi aerei sferrati il mattino del 24 nei pressi di Malta: fu da velivoli siluranti affondato il Ct *Fearless* e danneggiato il *Manchester* (che dovette tornare subito indietro a rimorchio); il Ct *Firedrake* ebbe gravi danni prodottigli da bombardieri, mentre il piroscafo *Sydney Star* incassò un siluro, proseguendo coll'assistenza di un Ct fino a Malta, lanciatogli dai Mas mandati in agguato nel Canale di Sicilia.

Il gruppo dei piroscafi partiti da Malta fu attaccato dall'aviazione nel pomeriggio del 24 a SSW della Sardegna e alle 17.11 un aerosilurante colpì il piroscafo *Hoegh Hood*, che poté tuttavia proseguire la navigazione arrivando a Gibilterra il 27 poche ore dopo le forze di scorta.

Intanto nel Mediterraneo Orientale aveva preso il mare la Squadra da battaglia (cioè le Nb) della M.F. « per tentare di ingannare il nemico — come scrisse Cunningham — facendogli credere che andasse a incontrare il convoglio per scortarlo dopo Malta verso levante; due Sm erano stati inviati a ponente di Creta per lanciare segnali di evoluzione, mentre le Nb rientravano di notte ad Alessandria ». Secondo l'Ammiraglio questo stratagemma funzionò, ma invece Supermarina e Superaereo — sebbene il 23 le Nb inglesi fossero avvistate — non si lasciarono distrarre dal compito principale, che era il contrasto della marcia del convoglio proveniente da Gibilterra.

Così si chiuse l'operazione « Substance » senza intervento delle nostre forze navali principali, con nuovo disappunto degli equipaggi, il cui rincrescimento fu accresciuto dal dolore del fallimento dell'eroica impresa tentata contro Malta nella notte del 25-26 luglio da un gruppo di 9 motoscafi eguali a quelli che avevano con successo operato a Suda e da 2 « maiali », appoggiati da alcune unità sottili. (1)

L'Amm. Iachino sentì di dover fare ancora una volta presente al Capo di Stato Maggiore « la necessità di non far più rimanere inattive le nostre forze navali in occasione di altri eventuali passaggi di convogli britannici in Mediterraneo, ed evitare che gli

(1) V. il volume XIV « I mezzi d'assalto » di questa serie.

animi si deprimessero eccessivamente perdendo la necessaria combattività ».

Effettivamente — come è ben noto — l'attività in guerra è elemento corroborante dello spirito, forse più che in ogni altra forma di attività umana, e bisogna talvolta far prendere il mare alle navi anche se — come in occasione dell'operazione « Substance » — si stima di non poter intervenire tempestivamente contro il nemico. Questo, perché gli equipaggi, non essendo in grado di fare apprezzamenti strategici, non sono sostenuti dal ragionamento, ma soltanto animati dalla nobile impazienza di agire.

Alla fine di luglio l'Amm. di Sq. Inigo Campioni, nominato Governatore delle Isole dell'Egeo, fu sostituito nella carica di Sottocapo di S.M. della Marina dall'Amm. di Div. Luigi Sansonetti che lasciò la 3^a Div. al parigrado Bruno Brivonesi. Essendo egli molto affiatato coll'Amm. Iachino, ai cui ordini aveva fino allora operato, la mutua comprensione e la collaborazione tra Supermarina e Comando Squadra ne ebbe vantaggio.

3° Eventi di transizione tra la « Substance » e la « Mincemeat »

Pochi giorni dopo la fine dell'operazione « Substance » e precisamente alle 17.30 del 30 luglio giungeva a Supermarina la notizia dell'uscita da Gibilterra alle 07.00 dello stesso giorno della Forza H (*Nelson - Renown - Ark Royal - 2 Inc - 8 Ct*) con rotta a levante. Nei giorni immediatamente precedenti Supermarina era stato messo sull'avviso dall'intercettazione di un notevole traffico r.t. di carattere operativo e da frequenti attacchi aerei agli aeroporti siculi e sardi della nostra ricognizione marittima, nonché dall'apparire di ricognitori avversari sulle nostre basi del Basso Tirreno e di Taranto.

Appena ricevuto la notizia del 30 luglio fu subito disposto per:

- la sospensione dei traffici nel Mediterraneo Centrale;
- il concentramento a Pantelleria di tutti i Mas efficienti dislocati nella zona (13 unità);
- l'approntamento delle torpediniere disponibili in Sicilia (6 unità);

- l'invio di Sm in agguato a SW della Sardegna e tra Pantelleria e Malta;
- l'invio in agguato, a scopo precauzionale, di Sm da La Spezia nel golfo di Genova;
- l'esecuzione di ampie esplorazioni aeree dal giorno successivo, 31 luglio, in poi in entrambi i bacini del Mediterraneo.

Alle 02.00 del 31 la Forza H era localizzata per r.g. sotto la costa spagnuola; dato il punto, la sua velocità media fino allora mantenuta fu valutata in circa 10 nodi.

Nella mattinata del 31 nuovi informatori davano in uscita da Gibilterra un certo numero di piroscafi e 3 incrociatori.

Avendo tutte le ricognizioni del giorno 31 dato esito negativo, fu ordinato che gli agguati dei Mas e delle Tp nelle acque di Pantelleria e di Capo Bon fossero iniziati nella notte tra il 1° e il 2 agosto. Le Divisioni incrociatori dislocate in Sicilia furono lasciate in approntamento normale, mentre le corazzate — che erano a Taranto — ebbero ordine di passare all'approntamento in due ore per il caso che si rendesse necessario il loro passaggio in Tirreno.

Alle 23.00 del 31 luglio perveniva notizia a Supermarina che un velivolo tedesco della Lufthansa aveva avvistato alle 16.45 50 miglia a levante delle Baleari un complesso di 13 unità comprendente una Pa (il numero delle unità coincideva con quello delle navi della Forza H, date in uscita da Gibilterra il mattino del 30).

Tra le 02.15 e le 04.45 del 1° agosto la zona di Porto Conte-Alghero subì un bombardamento, con danni insignificanti, da parte di unità sottili e di velivoli. Lo stesso giorno la Forza H fu riavvistata due volte con rotta sudovest, proveniente da nordest delle Baleari. Fu riavvistata il 2 e il 3 nella zona di mare compresa tra Formentera e il meridiano di Philippeville, e la sera del 4 agosto rientrò a Gibilterra.

Intanto i nostri agguati nel Canale di Sicilia avevano dato risultato negativo: quello della notte dal 1° al 2 agosto era stato frustrato dal mare grosso e quello della notte successiva, con tempo migliorato, non aveva portato ad avvistamento di navi nemiche. Viceversa alle 22.20 del 2 agosto una pattuglia di velivoli siluranti aveva attaccato col chiarore lunare un gruppo di 8 navi (stimate piroscafi) a ponente di Malta con rotta verso Pantelleria.

Intercettazioni r.t. avevano fatto presumere che anche un gruppo di unità della M.F. fosse in mare, per quanto non avvistato dalla ricognizione aerea.

Allora, Supermarina non riuscì a farsi un'idea di che cosa avessero fatto gli Inglesi. Oggi dal Volume I dell'opera « The war at Sea », compilata dal C.V. Roskill e facente parte della « History of the Second World War - United Kingdom Military Series » si apprende quanto segue.

L'operazione « Substance » aveva raggiunta la sua finalità essenziale di far giungere i rifornimenti a Malta. Soltanto il piroscafo *Leinster*, a cagione dell'incaglio, non aveva potuto proseguire col convoglio. Data l'urgenza di completare i rifornimenti di Malta cogli uomini e coi materiali imbarcati su questo piroscafo, all'alba del 31 luglio — colla copertura della diversione fatta dalla Forza H a nord delle Baleari e dall'azione costiera a Porto Conte-Alghero — il *Leinster* aveva lasciato Gibilterra scortato da *Hermione*, *Arethusa*, *Manxman* e 2 Ct. Il gruppo era giunto a Malta il 2 agosto (attraversando il Canale di Sicilia nella notte in cui le nostre piccole siluranti non avevano potuto mantenere l'aggua-to), aveva sbarcato in poche ore uomini e materiali e il 4 era rientrato a Gibilterra.

Sulla congiungente Pantelleria-Malta l'Inc *Hermione* speronò il Sm *Tembien* nelle prime ore del 2 agosto, affondandolo, mentre ad alta velocità dirigeva verso Malta, come dopo la guerra potè essere accertato.

4° L'operazione « Mincemeat »

a) *La genesi e le disposizioni italiane.*

Fino all'inizio della terza decade di agosto nessun'altra attività avversaria particolarmente importante fu rilevata, se si eccettua l'intenso traffico per il rifornimento di Tobruk assediata, eseguito dagli Inglesi specie con Ct, non senza danni e perdite.

Ma il 21 agosto Supermarina fu informato di un'imminente uscita della Forza H da Gibilterra e alle ore 09.00 del 22 ebbe notizia che nelle prime ore dopo la mezzanotte era avvenuta la partenza della *Nelson* con l'*Ark Royal*, l'*Il Hermione* e 5 Ct. Nell'ipotesi che questa forza proteggesse un convoglio diretto a

levante con altre forze di scorta diretta, Supermarina prese — in una riunione con Superaereo tenuta presso il Comando Supremo — i seguenti provvedimenti, senza attendere il giorno dopo per avere conferma dalla ricognizione aerea che l'operazione avversaria fosse in corso:

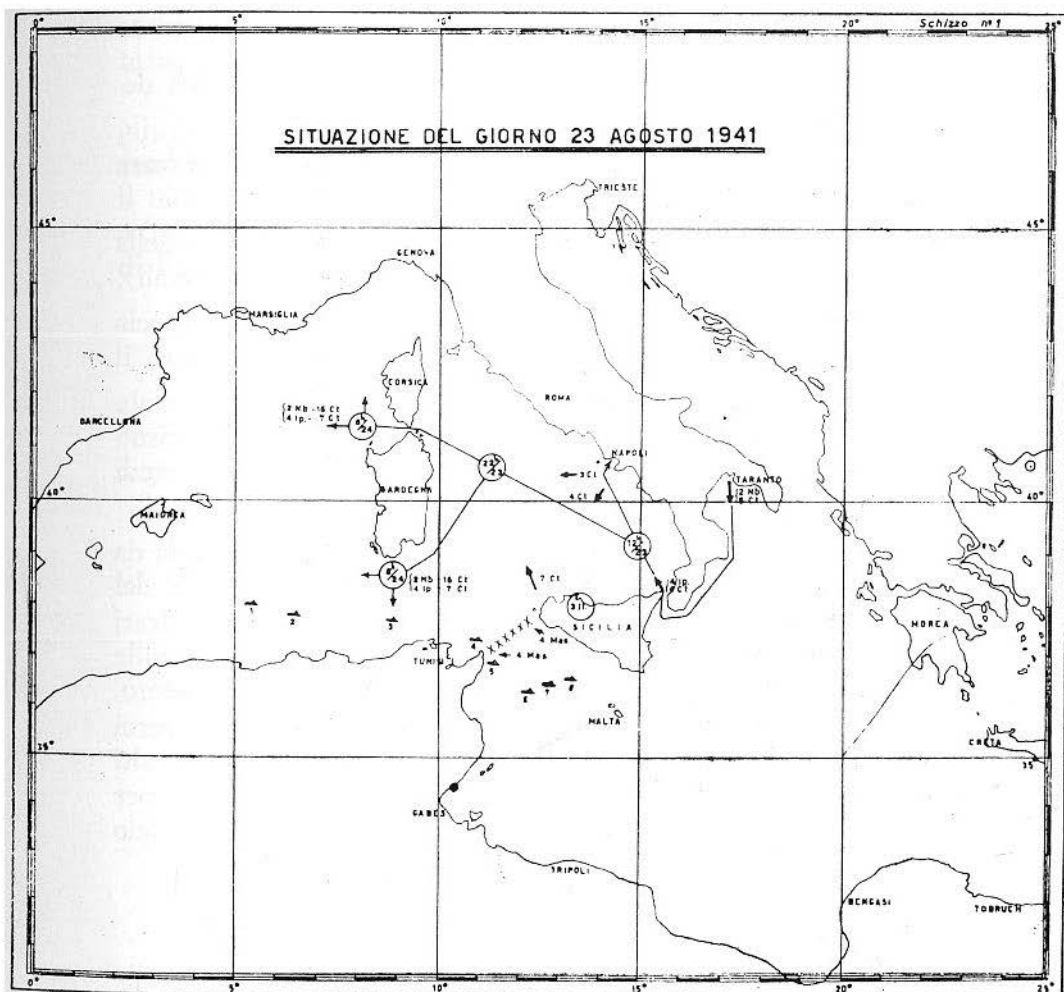
- completa vigilanza con Sm e Mas del Canale di Sicilia;
- esecuzione immediata con un gruppo di Ct della posa dell'ultimo tratto dello sbarramento di mine del Canale di Sicilia;
- agguati di Sm a sudovest della Sardegna;
- dislocazione di una forza navale composta di 2 Nb, 4 Ip e 23 Ct per le 22.00 del 23 agosto al centro del Medio Tirreno, circa 60 miglia a levante della Sardegna, pronta a spostarsi (mediante radiodispatch comprendenti una sola parola convenzionale per ciascuno) a sud della Sardegna o ad ovest delle Bocche di Bonifacio, a seconda delle indicazioni sui movimenti dell'avversario che avrebbe fornito la ricognizione aerea nella giornata del 23;
- rinforzo di ricognitori ai reparti da r.m. presenti normalmente in Sardegna (in totale 45 ricognitori, oltre a 11 imbarcati sulle navi);
- approntamento al moto di una Divisione di 3 Il e di 5 Ct, in porto a Palermo, dalle ore 5 del giorno 24.

Lo schizzo n. 1 illustra il programma dell'operazione.

Superaereo dispose che:

- fosse effettuato un concentramento in Sardegna o in Sicilia (a seconda delle esigenze operative) di velivoli siluranti: efficienti e disponibili ve n'erano 23;
- analogo concentramento di bombardieri: efficienti e disponibili 76;
- idem per i cacciatori: 202 velivoli efficienti e disponibili, di cui 162 già in Sardegna e in Sicilia e 40 pronti a trasferirvisi dai campi della III Squadra (Italia Centrale). (1)

(1) Per « disponibili » si devono intendere — per tutte tre le specialità — quegli apparecchi che erano già sul posto e quelli che potevano trasferirvisi da altre basi con poche ore di volo.



Qui è necessario aprire una breve parentesi per ricordare che dalla fine di maggio erano in corso gli intensi studi per potenziare e perfezionare il concorso aereo alle operazioni navali.

Le questioni essenziali da risolvere erano:

- le comunicazioni dirette tra Comandi in mare e Comandi degli aeroporti;
- le comunicazioni dirette tra Comandi navali in porto o in mare e reparti aerei in volo;
- le modalità per tenere al corrente i Comandi aeronautici della situazione in mare (posizioni, rotte e velocità dei reparti navali);
- le modalità per assicurare la presenza continua della caccia sui reparti navali, finché questi potevano mantenersi entro il raggio d'azione utile dei cacciatori;
- le modalità per assicurare la più rapida trasmissione dei risultati dell'attività aerea offensiva contro l'avversario ai Comandi navali.

Alla data dell'operazione iniziata il 22 agosto era già stata da tempo compilata dai due alti ufficiali incaricati e approvata dal Comando Supremo una prima edizione delle norme e dei cifrari relativi, ed erano state fatte esercitazioni armero-navali sia colle navi in porto sia profittando delle loro uscite per addestramento.

Così Superaereo il 22 agosto aveva ordinato che i reparti aerei assegnati all'operazione si attenessero a tali norme e i due alti ufficiali il 24 agosto mattina si recarono in volo in Sardegna per seguire da vicino l'applicazione di tali norme e constatarne il grado di aderenza alla realtà durante lo svolgersi degli avvenimenti.

b) *Il piano d'azione britannico.*

L'operazione « Mincemeat » aveva tre scopi fondamentali:

- 1) attacco ad impianti industriali e foreste di sughero nel nord della Sardegna per mezzo di velivoli imbarcati;
- 2) copertura a distanza di un'operazione di posa di mine nelle acque di Livorno;
- 3) azione dimostrativa in forza lungo le coste spagnuole (forse per influire sull'atteggiamento della Spagna, che era pre-muta dalla Germania per trascinarla a fianco dell'Asse).

Una aliquota della Forza H doveva perciò lasciare Gibilterra nella notte sul 22 agosto, affidando ai velivoli dell'*Ark Royal* il primo compito; il posamine veloce *Manxman* doveva assolvere il secondo compito; il terzo scopo sarebbe stato conseguito con tutte le forze sulla via del ritorno a Gibilterra.

All'operazione non era collegato alcun movimento di convogli, né erano previste azioni diversive da parte delle forze di Alessandria, che erano allora impegnate in due importanti operazioni: il trasporto a Cipro di una Divisione dell'Esercito e la sostituzione a Tobruk con una Brigata polacca di una metà della 18ª Divisione di Fanteria.

c) *Lo svolgimento dell'operazione.*

In base alle decisioni prese da Supermarina il 22 agosto e ad alcune varianti adottate in sede di emanazione degli ordini esecutivi, i vari reparti navali lasciarono le rispettive basi e si riunirono in mare come segue:

- alle 16.00 uscì da Taranto la 9ª Div. (*Littorio* e *Vittorio Veneto*) con 6 Ct per raggiungere alle 22.00 del 23 il punto previsto a levante della Sardegna; alle 18.00 del 23 la *Littorio* imbarcò da una squadriglia di 3 Ct provenienti da Napoli un gruppo crittografico inviato da Roma;
- alle 09.50 del 23 lasciò Messina la 3ª Div. (*Trieste*, *Trento*, *Bolzano*, *Gorizia*) con 4 Ct; fu raggiunta alle 18.00 da altri due Ct provenienti da Palermo; alle 05.00 del 24 essa si congiunse col gruppo « *Littorio* » al largo di Capo Carbonara;
- un gruppo di 5 Ct, provenienti da Trapani, si unì colla Forza Navale poco dopo le ore 5 del 24 al largo di Capo Carbonara, portando così le siluranti che accompagnavano le navi maggiori a 20 Ct (i 5 Ct erano quelli che avevano testè terminato lo sbarramento di mine nel Canale di Sicilia);
- l'8ª Div. (*Abruzzi* - *Attendolo* - *Montecuccoli*) uscì da Palermo alle 05.30 del 24 con 5 Ct, dirigendo per eseguire una crociera verso La Galite (la comandava l'A.D. Giuseppe Lombardi, succeduto al parigrado Antonio Legnani il 21 giugno 1941);
- 8 Sm furono disposti in agguato nei punti segnati nel grafico n. 2;

— 8 Mas presero gli agguati a Capo Bon e a cavallo di Pantelleria (grafico n. 2).

In totale presero dunque parte all'operazione: 2 Nb - 4 Ip - 3 Il - 25 Ct - 8 Sm - 8 Mas.

Ed ecco come si svolsero gli avvenimenti, secondo la relazione di Supermarina.

Alle 09.10 del 23 (mentre erano in corso i movimenti dei nostri gruppi navali, come indicato nel grafico n. 2) la Forza H fu avvistata da un ricognitore circa 90 miglia a sud di Maiorca; esso apprezzò che avesse rotta 270° con velocità 14 nodi e che fosse composta da 1 Nb, 1 Pa, 1 Inc, 4 Ct.

Alle 19.18 rilevamenti radiogoniometrici dettero per la Forza H una posizione 145 miglia a ponente di Capo Teulada.

Di conseguenza Supermarina impartì al Gruppo « Littorio » l'ordine di trovarsi per le 08.00 del 24 a 30 miglia a sud di Capo Carbonara e all'8ª Divisione di uscire da Palermo alle 05.30 del 24 e di dirigere per l'isola di La Galite allo scopo d'intercettare un eventuale convoglio avversario. Di quest'ultima disposizione Supermarina informò l'Amm. Iachino, dandogli facoltà d'impiegarla diversamente in base all'evolvere della situazione. Rese inoltre esecutivo il dispositivo di vigilanza e di agguato con Sm e con Mas nel Canale di Sicilia.

Verso le ore 5 del mattino del 24 alcuni velivoli lanciarono poche bombe e spezzoni incendiari nella zona del Coghinas e su Tempio Pausania. I danni furono lievi, sebbene la regione fosse ricca di boschi di sughero: una casa distrutta e un soldato ucciso.

Alle 07.45 del 24 il gruppo navale avversario fu avvistato da un ricognitore 30 miglia a levante di Minorca con rotta 105° e velocità 20 nodi. Quasi contemporaneamente un ricognitore britannico avvistò le nostre F.N. a sud della Sardegna e Supermarina (intercettandone il segnale di scoperta) ne avvertì il nostro Comandante Superiore in mare, Amm. Iachino.

A questo avvistamento seguì un intenso scambio di messaggi r.t. fra Malta, Gibilterra, l'Ammiragliato, la Forza H e la M.F. Vennero intercettati anche numerosi telegrammi operativi urgenti diretti a sommergibili in mare.

Data la posizione relativa delle due forze navali contrapposte, Supermarina stimò che — in considerazione del vincolo per le no-

stre di tenersi entro il raggio d'azione dell'aviazione da caccia — era da ritenersi improbabile l'incontro entro la giornata del 24.

Perciò fu dato ordine al Comandante Superiore in mare che « qualora non risulti possibile l'incontro nelle ore diurne con forze nemiche nella zona protetta dalla nostra caccia, si mantenga a levante dell'8° meridiano [meridiano poco a ponente della costa occidentale della Sardegna] e, dopo aver appoggiata la ricognizione che l'8ª Divisione deve effettuare sino a La Galite e a Capo Serrat, rientri nel Tirreno inviando i Ct che ne avranno bisogno a rifornirsi a Cagliari e a Trapani ».

Fu poi ordinato al Gruppo 9ª-3ª Div. di trovarsi alle 10.00 del 25 a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara per ripetere la manovra del giorno precedente.

Intanto le F.N. avversarie furono avvistate nuovamente alle 17.20 a 30 miglia a sudest di Maiorca, confermando l'impossibilità di un incontro per quel giorno 24 e la sua probabilità per il giorno successivo.

Poiché la ricognizione aerea spintasi fino al 3° meridiano non aveva avvistato alcun convoglio, il Comando Squadra ordinò all'8ª Div. verso le ore 16 di non proseguire dopo le ore 17 nella puntata verso La Galite, che era ormai in vista, e di assumere rotta 30° ciò che rendeva possibile un'eventuale riunione col Gruppo « Littorio ».

Alle 16.56 l'8ª Divisione iniziò l'accostata per assumere la rotta ordinata, mettendo a 22 nodi. Alle 01.25 del 25 l'8ª Divisione ricevette l'ordine di Supermarina di rientrare a Palermo, dove giunse verso le 08.45.

Il mattino del 25 l'esplorazione aerea diede risultati negativi, mentre il traffico r.t. inglese mostrava tendenza a riprendere il ritmo normale. Perciò Supermarina decise di far rientrare alle basi le nostre F. N.

La sera dello stesso 25 giunse notizia da Madrid che all'alba la Forza H era stata avvistata vicino alla costa tra Sagunto e Valencia, dapprima con rotta nord e quindi sud, accompagnata da molti aerei in volo.

Successivamente essa era stata veduta a sud di Capo S. Antonio e dalla costa spagnuola erano stati uditi cannoneggiamenti, probabilmente dovuti ad esercitazioni di tiro.

Ma alle 13.35 l'Amm. Iachino aveva già ricevuto l'ordine di Supermarina di rientrare alle basi, recandosi a Napoli colle Nb anziché ritornare a Taranto.

Nella notte tra il 25 e il 26 fu radiogoniometrato un intenso traffico r.t. in continuo spostamento verso ponente, confermando così che le navi avversarie stavano rientrando alla base.

Infatti, si ebbe poi notizia che alle 13.45 del 26 le unità già segnalate in uscita il 22 stavano entrando in porto a Gibilterra.

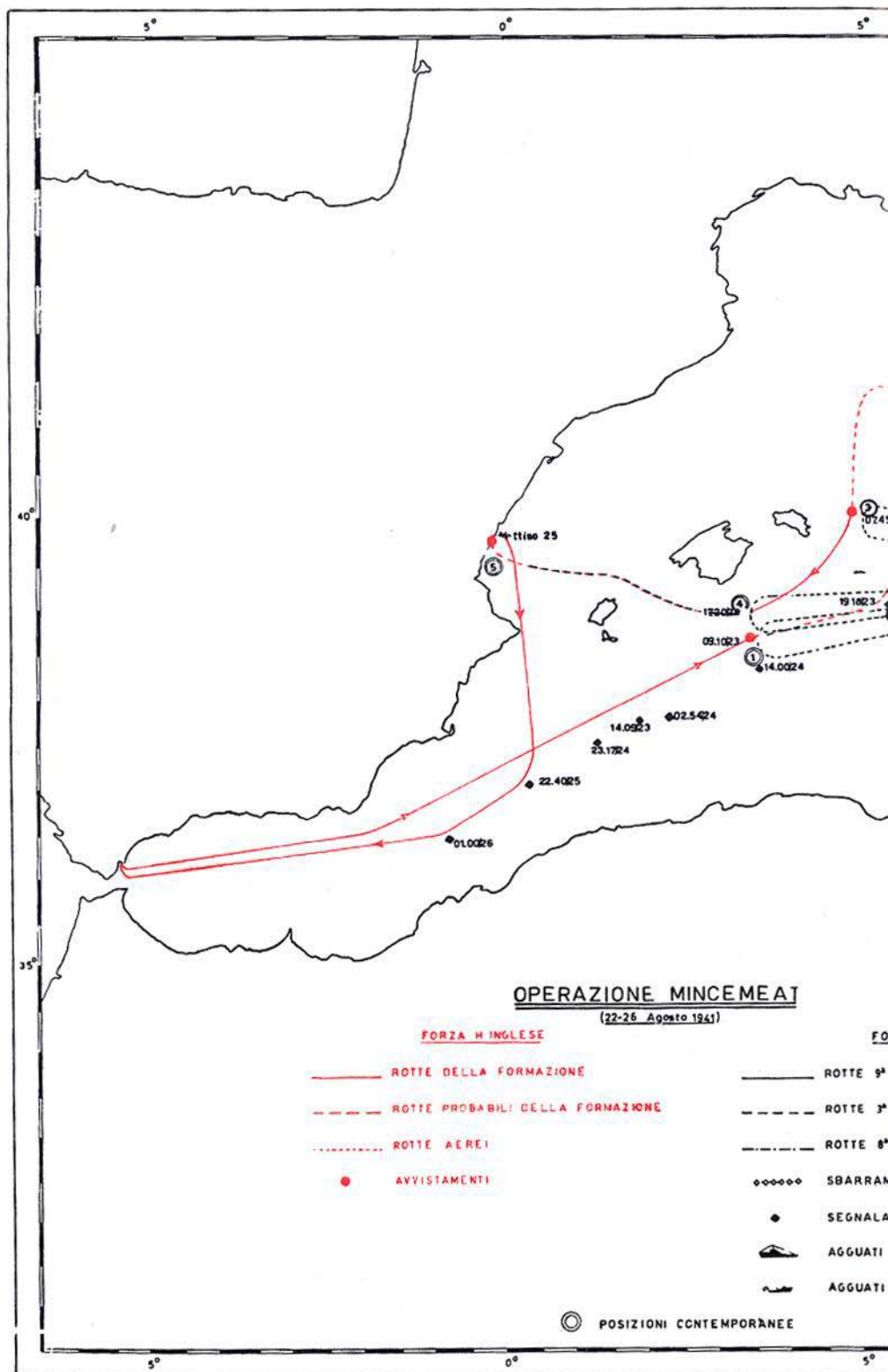
A complemento di questa narrazione desunta dalla relazione di Supermarina, aggiungiamo che dal Gruppo « Littorio » furono catapultati il 24 quattro velivoli: tra le 06.30 e le 06.40 dalla *Littorio*, dalla *V. Veneto*, dal *Trieste*; alle 11.15 dal *Bolzano*. Alle 16.00 anche l'8ª Divisione catapultò un velivolo dall'*Atten-dolo*. Nessuno dei cinque fece avvistamenti.

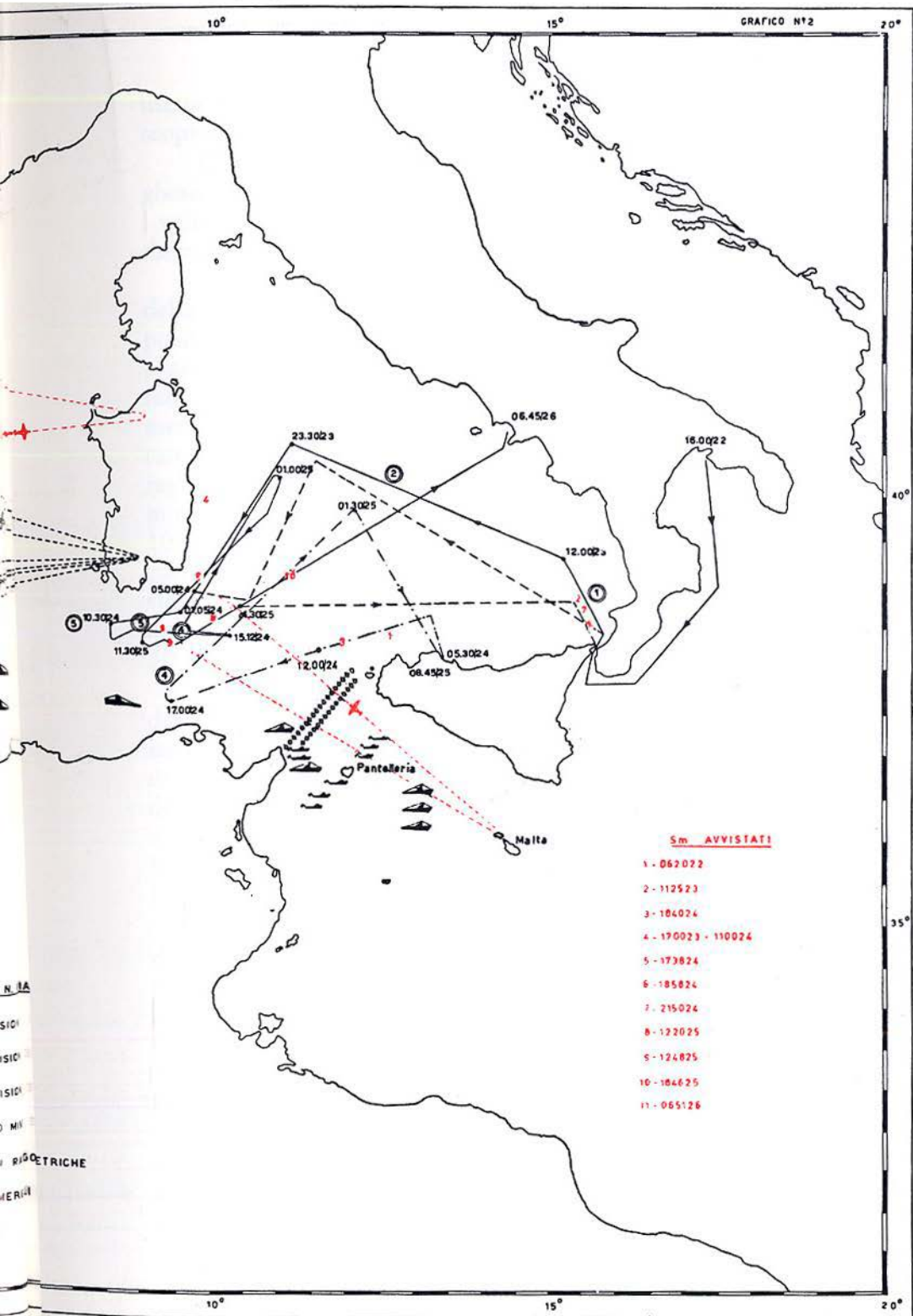
Durante il ciclo operativo furono eseguiti ben 12 avvistamenti di sommergibili avversari; dei quali 8 dalle F. N. in movimento e 4 da mezzi di scoperta costieri. Riferendoci al grafico n. 2, dove i punti di avvistamento sono indicati con numeri progressivi scritti in rosso, i Sm scoperti da mezzi costieri sono quelli corrispondenti ai numeri 1, 4 (doppio) e 7; i Sm di cui ai numeri 5, 8, 9, 10 furono avvistati dalla 9ª Divisione; i Sm di cui ai numeri 2, 11 dalla 3ª Divisione; i Sm di cui ai numeri 3, 6, dall'8ª Divisione.

All'avvistamento n. 3 corrispose il lancio di due siluri contro l'*Abruzzi*, entrambi evitati con pronta manovra.

Purtroppo il sommergibile *Triumph* in agguato nel punto n. 11, poco a nord dello Stretto di Messina colpì con un siluro il *Bolzano* che era l'ultimo della formazione, mentre la 3ª Divisione stava per imboccare lo Stretto al ritorno dalla missione: l'incrociatore tuttavia proseguì rientrando in porto, ma con danni che richiesero circa tre mesi per essere riparati. Il Sm fu subito contrattaccato dalle siluranti e dai velivoli antisom di scorta, che credettero di averlo affondato.

La Forza H svolse il programma stabilito, che escludeva l'incontro con nostre forze navali eventualmente uscite in mare. Quando il mattino del 24 il ricognitore britannico segnalò all'Amm. Somerville (che era sulla *Nelson*) di aver avvistato una Squadra italiana di tanto superiore alla sua, egli ebbe l'indicazione della reazione che noi avremmo opposta nel caso di una sua ulteriore





uscita da Gibilterra (ammesso che anche questo fosse uno degli scopi della missione in corso).

Quanto al bombardamento della zona dell'industria del sughero abbiamo veduto che i danni furono assai limitati, sebbene i velivoli inglesi riferissero di avere veduto le fiamme degli incendi da notevole distanza.

La missione del *Manxman* si svolse colla copertura indiretta della Forza H, che incrociando nelle acque delle Baleari aveva polarizzato la nostra attenzione in quella zona. Il *Manxman* aveva passato lo Stretto di Gibilterra nella notte sul 22 agosto camuffato da incrociatore leggero francese del tipo « Tigre » (al quale assomigliava nell'aspetto esteriore). Al tramonto del 24, tolto il camuffamento e ammainata la bandiera francese, alzò la bandiera inglese e accostò per la zona dove doveva posare le mine. Posò le mine dopo la mezzanotte del 24 in doppia fila lungo i meridiani 10° 12' e 10° 21' tra i paralleli 43° 19' e 43° 29', cioè davanti alla costa tra Vada e Livorno. Poi, alla velocità di 37 nodi (la massima toccava i 40) si allontanò e riprese all'alba del 25 il suo aspetto pseudo-francese, rientrando in Inghilterra via Gibilterra il 30 agosto.

Le mine depositate nella zona di Livorno non produssero alcun danno guerra durante; perciò noi non potemmo aver nozione della loro posa da parte del velocissimo posamine, salvo l'avvistamento di alcune mine in deriva nei giorni successivi che, tuttavia, non destarono particolari sospetti, essendo frequente il fenomeno di mine galleggianti dopo aver strappato l'ormeggio. Soltanto dopo la fine del conflitto l'operazione ci fu rivelata dalle pubblicazioni britanniche.

Intanto nel pomeriggio del 24 l'Amm. Somerville aveva avuto dal Sm *Upholder* una nuova segnalazione della presenza a sud della Sardegna delle nostre forze navali e dispose che i Sm in agguato assumessero posizioni atte a rendere più probabile la loro intercettazione delle nostre forze sulla via del ritorno alle basi. I numerosi avvistamenti di sommergibili, che abbiamo elencati, provavano che il loro schieramento era stato ben studiato.

Il fatto che la Squadra italiana fosse stata avvistata il mattino e il pomeriggio del 24 sempre nelle acque sarde fu — correttamente — apprezzato dall'Amm. Somerville come indicazione che essa stesse attendendo un convoglio inglese e che non si sarebbe

portata di giorno fuori dal raggio d'azione della caccia aerea basata a terra.

Il sommergibile *Triumph*, dopo silurato il *Bolzano*, non riportò alcun danno dalla caccia subita e nella notte dal 27 al 28 sbarcò un gruppo di sabotatori per distruggere il ponte sul torrente Furiano, circa 90 chilometri a levante di Palermo.

d) *Considerazioni dei protagonisti.*

La lunga permanenza in mare delle navi, senza aver potuto incontrare il nemico che era rimasto — dato il suo piano d'azione — molto lontano, portò bensì a un notevole consumo di preziosissima nafta, ma diede la possibilità di eseguire una lunga « esercitazione » di cooperazione aereo-navale, la quale diede la netta confortante impressione di essere sulla buona strada, in quanto la caccia non mancò mai nel cielo della Squadra e si poterono intensamente sperimentare i collegamenti r.t. aereo-navali.

L'Amm. Iachino così si espresse nel suo rapporto sull'operazione:

« In previsione di incontro col nemico avevo disposto che la Div. corazzata avrebbe dovuto impegnare le maggiori unità nemiche cercando di allontanarle dal convoglio, contro il quale invece avrebbe dovuto agire la 3^a Divisione superando la resistenza degli incrociatori avversari eventualmente incontrati.

« Meno facile da coordinarsi sarebbe stata l'azione della Divisione « Abruzzi » che non aveva un compito ben definito...

« In previsione di un nostro spostamento verso la Sardegna il nemico vi aveva dislocato buon numero di Sm. E' opportuno, in casi analoghi, intensificare la ricerca e la caccia sistematica antisom nella zona a sud della Sardegna per un raggio di circa 60-70 miglia da Capo Carbonara. Uguale azione dovrebbe essere svolta nelle acque delle basi di partenza dei vari gruppi navali ed in passaggi obbligati come le imboccature Sud e Nord dello Stretto di Messina.

« La scorta dei velivoli da caccia è stata pressoché continua entro la zona prevista e si è osservata una media di almeno quattro velivoli intorno al Gruppo « Littorio ». La quota mantenuta da essi è stata tra i 500 ed i 1500 metri.

« La presenza dei velivoli da caccia non ha però impedito le ricognizioni aeree del nemico, le quali tuttavia sono risultate molto più fugaci che in precedenti missioni.

« Ad ogni modo occorre stabilire il collegamento in radiotelefonica tra navi ed aerei da caccia, applicando le norme già sperimentate nelle esercitazioni fatte a Taranto...

« La quota più opportuna per gli aerei da caccia è evidentemente funzione della visibilità e della nebulosità della giornata; ma in giornate chiare sarà conveniente che almeno una pattuglia incroci ad alta quota (4000-5000 metri) per intercettare eventuali ricognitori nemici. In ogni modo si può tener presente che, finché la Pa nemica dista oltre 100 miglia dalla nostra F.N., si dovranno in prevalenza respingere i ricognitori nemici, mentre, allorché la Pa si avvicina entro le 100 miglia, occorre che la maggiore attenzione della caccia sia rivolta contro gli aerei siluranti che generalmente attaccano dalla direzione del sole ed a bassa quota.

« L'intervento di reparti offensivi di Armera non è stato sperimentato: sarebbe utile farlo in una prossima occasione. Tale intervento dovrebbe essere il più intenso possibile sin dal momento in cui la F.N. nemica entra nel raggio d'azione dei nostri velivoli, e l'obiettivo principale dovrebbe essere la Pa non solo per la sua evidente importanza, ma anche perché di tipo tale da escludere qualsiasi equivoco nel riconoscimento.

« Quest'ultima considerazione fa pensare che l'azione contro la Pa possa essere continuata anche durante il contatto tattico tra le flotte con grande vantaggio per l'efficacia della nostra azione aereo-navale. Questa risulterebbe invece alquanto ridotta, ove si accettasse in pieno l'esclusione dell'intervento di Armera nella fase tattica. E' bene anche tener presente che nelle azioni tattiche sinora avvenute, gli attacchi di aerei siluranti inglesi si sono sempre verificati anche durante la fase del contatto balistico. Occorre quindi promuovere esercitazioni d'intervento pretattico e tattico di Armera, approfittando di ogni circostanza favorevole. E' questo un punto della massima importanza nello sviluppo di quella collaborazione aereo-navale che ha già dato in questa occasione i primi favorevoli risultati. »

A sua volta Supermarina fece alcune considerazioni sull'andamento delle operazioni, dalle quali stralciamo quanto segue.

« L'uscita del gruppo « Littorio » e la sua marcia verso il nemico sono servite ad elevare il morale degli equipaggi da molto tempo obbligati ad una snervante attesa.

« E' stato possibile saggiare la cooperazione aereo-navale, attuata secondo le recenti norme del Comando Supremo. Gli ottimi risultati constatati danno piena fiducia per l'avvenire. E in base all'esperienza fatta sarà possibile perfezionare ancora un'organizzazione così promettente.

« La nafta adoperata per questa operazione ha dunque avuto buon rendimento. Nella situazione attuale delle scorte e dei rifornimenti non è possibile ripetere queste azioni se non quando se ne presenti l'assoluta necessità. Se fosse possibile viceversa avere un maggiore contingente di combustibile, molte operazioni potrebbero ormai eseguirsi a levante e a ponente, che potrebbero essere di notevole efficacia anche dal solo punto di vista del prestigio. »

In risposta alla relazione dell'Amm. Iachino Supermarina così si espresse.

« I movimenti eseguiti hanno consentito di dislocare tempestivamente la nostra F.N. nella voluta posizione per fronteggiare eventuali operazioni nemiche nelle acque tra Sardegna e Tunisia.

« L'incontro col nemico non ha potuto avvenire per essersi esso mantenuto nelle acque delle Baleari. Tuttavia le operazioni delle nostre unità sono state fruttifere sia dal punto di vista addestrativo sia per avvertire il nemico che deve tener conto della nostra presenza attiva anche con forze corazzate e sottoporre quindi, per qualsiasi operazione, maggiori forze all'inevitabile logorio.

« La ricerca negativa eseguita dall'8ª Divisione nelle acque di La Galite, ha confermato i risultati delle ricognizioni aeree che l'esperienza dimostra sempre incerti ed incompleti; questa volta si può avere la *sicurezza* che nessun convoglio nemico ha tentato di passare il Canale di Sicilia.

« Il siluramento subito dal *Bolzano*, per quanto doloroso, rientra nei rischi che è necessario affrontare nelle operazioni navali...

« Si concorda pienamente sull'opportunità di disporre una intensa e sistematica caccia antisom negli approcci delle basi, nei passaggi obbligati e nei paraggi di più probabile transito, nel caso di uscita della F.N. Ma i mezzi a disposizione sono scarsi e di mo-

desta efficienza. Sino a quando non saranno migliori, è necessario devolvere tale compito anche ai Ct di scorta alla F. N.

« Sarà tenuta presente la necessità che la scorta antisom sia effettuata in modo più intenso ed assiduo, specie nelle ore crepuscolari. Ma l'economia del combustibile che nelle attuali circostanze si impone ha obbligato a sospendere i voli di addestramento ed a limitare il numero dei velivoli di scorta.

« Si sono impartite disposizioni per stabilire il collegamento r.t.f. tra navi e velivoli da caccia. La realizzazione di tali collegamenti consentirà di spostare rapidamente la scorta aerea in quota secondo la situazione. Si concorda di massima nei criteri espressi da codesto Comando in Capo circa la più opportuna quota di volo della caccia. Si ritiene però che il raggio d'azione degli aerosiluranti nemici sia da assumersi in 180 anziché in 100 miglia. Ad ogni modo dipendendo l'impiego degli aerosiluranti da vari fattori, appare opportuno che sia lasciato al criterio del Comando Superiore in mare di stabilire la quota più conveniente per la scorta aerea.

« Si concorda sull'opportunità di sperimentare in una prossima occasione l'intervento di reparti offensivi di Armera prima del contatto balistico, prendendo a obiettivo principale la nave portaerei.

« Ma l'intervento contro la nave portaerei può avvenire soltanto nel raggio d'azione della caccia che occorre dare in scorta ai reparti offensivi. Le esercitazioni di intervento di Armera sono già previste; esse sono ora fortemente limitate dalla scarsità di combustibile.

« Condividendo il parere espresso circa la continuazione dell'azione dei reparti offensivi esclusivamente contro la Pa anche durante il contatto tattico tra le flotte, si interesserà Superaereo ad emanare disposizioni in merito...

« Vi esprimo il mio compiacimento per il modo come la Squadra ha eseguito in ogni particolare questa operazione ».

e) Bollettini di guerra.

BOLLETTINO ITALIANO N. 447 DEL 26 AGOSTO 1941

... Nella notte sul 24 aerei nemici hanno lanciato spezzoni incendiari sulla località di Tempio Pausania (Sassari) causando un morto, quattro feriti e danni di scarsa entità.

Durante una missione nel Mediterraneo un nostro velivolo, assalito da una formazione da caccia nemica e benché gravemente colpito e con feriti a bordo, riusciva a disimpegnarsi dopo avere abbattuto un apparecchio avversario.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DELLE 08.15
DEL 27 AGOSTO 1941

Alcuni corrispondenti della Reuter hanno riferito alcuni episodi sulle recenti incursioni aeree effettuate da apparecchi della *Pa Ark Royal* sulla Sardegna. È stata attaccata la località di Tempio Pausania, situata nella parte settentrionale dell'isola, ed una fabbrica per la lavorazione del sughero; le fiamme erano visibili a 75 miglia di distanza. Al ritorno la formazione navale britannica è passata ad 8 miglia dalle coste spagnuole con grande meraviglia dei pescatori della zona; aerei da caccia proteggevano le unità volando a forma di V, simbolo di « Vittoria ».

CAPITOLO II

IL CONTRASTO ALL'OPERAZIONE « HALBERD »

(24-30 settembre 1941)

5° La genesi e le disposizioni inglesi

Ai primi di settembre 1941 Malta aveva ricevuto il cospicuo rinforzo di 49 velivoli « Hurricane » lanciati in volo dalle *Pa Ark Royal* e *Furious*, oltre ad un certo numero di « Blenheim » trasferiti in volo direttamente da Gibilterra.

L'isola, tuttavia, aveva bisogno di ricevere altri rifornimenti per assicurare la sua autonomia operativa, che — cogli incrementi di forze ricevuti in luglio coll'operazione « Substance » e successivamente coll'arrivo di nuovi aerei — andava più rapidamente esaurendosi.

Fu così decisa per la fine di settembre l'operazione « Halberd » analoga alla « Substance », ma immaginata ed eseguita dall'Amm. Somerville con modalità che disorientassero l'avversario, cioè gli Alti Comandi italiani e in particolare Supermarina, e mettessero le sue forze in presenza di forze superiori a quelle che i suoi informatori gli avrebbero presumibilmente segnalate.

Ecco il piano dell'operazione, con l'aggiunta tra parentesi delle ore in cui ogni movimento fu eseguito (allo scopo di abbreviare la nostra esposizione, evitando di ripetere le stesse cose nel paragrafo concernente l'esecuzione dell'operazione):

— arrivo dall'Inghilterra (passando a sud di Punta Europa alle 01.30 del 25 settembre) di un convoglio composto di 14 piroscafi, protetto e scortato da una forza navale comprendente la *Nb Prince of Wales* (X-356), 4 Inc e 10 Ct, tre dei quali

precedendo il convoglio entrarono a Gibilterra verso le ore 19 del 24 per rapido rifornimento di combustibile;

- partenza da Gibilterra della Nb *Nelson* con rotta verso l'Atlantico con 3 Ct (alle 18.15 del 24 settembre) come se ritornasse in Inghilterra, avendo prima di partire scambiato colla gemella *Rodney* i saluti d'uso e trasbordato su questa Nb l'insegna di comando di Somerville, che però era rimasto sulla *Nelson*;
- inversione di rotta della *Nelson* alle 21.30 per dirigere in Mediterraneo, ripassando lo Stretto nell'oscurità;
- uscita da Gibilterra (alle 20.30) verso levante di una cisterna di nafta, scortata da una corvetta, per rifornire i Ct — che ne avessero avuto bisogno — il 26;
- uscita da Gibilterra (alle 23.00) verso levante della *Rodney*, dell'*Ark Royal*, dell'*Il Hermione* e 8 Ct, simulando una normale uscita di addestramento, ma con appuntamento (alle 08.00 del 25) col convoglio;
- distacco dal convoglio (al tramonto del 24) di 5 piroscafi (destinati a proseguire poi per Freetown) con tre corvette, per andare alla fonda in rada a Gibilterra e dare così l'impressione ad eventuali informatori che essi costituissero l'intero convoglio, la cui destinazione non era il Mediterraneo;
- ripartizione di tutte le navi in due gruppi, il mattino del 25 a levante di Gibilterra:
 - 1° gruppo: *Nelson* (V. A. Somerville), *Ark Royal*, *Hermione* e 6 Ct, più avanti del 2° gruppo e più vicino alla costa africana;
 - 2° gruppo: *Prince of Wales* (V. A. Curteis), *Rodney*, 4 Il, 12 Ct e il convoglio ridotto a 9 piroscafi, più indietro e più al largo della costa africana.

Tutte queste precauzioni, definite « ruse de guerre » dall'Ammiraglio Somerville, ottennero effettivamente lo scopo — come si vedrà — di rendere difficile a Supermarina l'apprezzamento esatto della situazione.

Inoltre 9 sommergibili (di cui l'O.21 olandese) furono dislocati nelle zone di agguato indicate nel grafico n. 3.

Quanto a forze aeree gli Inglesi disponevano di:

- 60 velivoli delle varie specialità imbarcati sull'*Ark Royal*;
- 19 velivoli imbarcati sulle Nb e sugli Inc;
- ricognitori basati a Malta;
- cacciatori basati a Malta.

Infine, profittando della presenza in mare della Forza H, fu stabilito di far rientrare da Malta a Gibilterra 3 piroscafi vuoti (convoglio M.G.2).

6° Le disposizioni italiane e lo svolgimento della « Halberd » secondo i Comandi italiani

Premettiamo l'elenco delle forze italiane che parteciparono all'operazione.

a) Forze navali.

- 9^a Div. (*Littorio - Vittorio Veneto*); 13^a sq. Ct su 4 unità (*Granatiere - Fuciliere - Bersagliere - Gioberti*); 16^a sq. Ct su 3 unità (*Da Recco - Pessagno - Folgore*);
- 3^a Div. (*Trento - Trieste - Gorizia*); 12^a sq. Ct su 4 unità (*Corazziere - Carabiniere - Ascari - Lanciere*);
- 8^a Div. (*Abruzzi - Attendolo*); 10^a sq. Ct su 3 unità (*Maestrale - Grecale - Scirocco*);
- 16 Sm (di cui 10 nel Mediterraneo Occidentale, 1 sotto Capo Bon, 5 nel Golfo Ligure).

In totale 2 Nb, 3 Ip, 2 Il, 14 Ct, 16 Sm.

b) Forze aeree.

- Armera Sardegna: 50 cacciatori (30 Mc.200 e 20 Cr.42; questi ultimi destinati alla scorta dei velivoli siluranti); 26 siluranti (14 S.79 e 12 S.84).
- Armera Sicilia: 18 cacciatori (3 Re.2000 e 15 Mc.200); 3 siluranti (S.79); 9 bombardieri in picchiata (Ju.87); 24 bombardieri in quota.

- Vari ricognitori marittimi, eventualmente integrati da S.79 impiegati come ricognitori.
- Una dozzina di ricognitori imbarcati.

Poiché ciascuno dei due avversari manovrò in base alle proprie informazioni e deduzioni senza che si stabilisse il contatto tattico tra le forze navali contrapposte, contatto che avrebbe costituito — come in ogni manovra strategica sfociata in uno scontro — il fattore di chiarificazione dei reciproci apprezzamenti, riteniamo assai utile, per dare un'idea aderente al clima operativo del momento, di riportare dapprima le relazioni compilate da Supermarina e da Superaereo per il Comando Supremo, integrate con precisazioni tratte dal rapporto del Comando delle F. N. in mare, per poi riassumere i fatti essenziali dal punto di vista britannico.

a) *La relazione di Supermarina.* (Grafico n. 3)

Giorno 25 settembre

1° - La sera del 24 era giunta notizia dell'uscita da Gibilterra della *Nelson* con 4 Ct verso l'Atlantico, dopo aver trasferito l'insegna ammiraglia sulla *Rodney* di recente arrivata, e alle 10.30 del 25 si ha comunicazione della partenza da Gibilterra verso il Mediterraneo della *Rodney* coll'*Ark Royal*, due Inc e numerosi Ct. Contemporaneamente i nostri informatori comunicano che la *Nelson* deve avere nella notte ripassato lo Stretto per riunirsi col gruppo « Rodney »; aggiungono che sembra che gli Inglesi vogliano fare un'azione di rappresaglia, dopo il nostro attacco coi mezzi d'assalto. (1)

2° - Nell'ipotesi che il nemico possa tentare azioni aeree e navali contro la Sardegna o contro la costa ligure a partire dalla notte sul 27 (salvo che per la Sardegna, contro cui potrebbe agire coi soli aerei della Pa anche verso l'alba del 26), si ordina:
— lo stato di allarme in Sardegna per la sera stessa;

(1) Nella notte sul 20 settembre tre nostri « Maiali », portati dal Sm *Scirè* e pilotati dai T.V. Catalano, Vesco e Visintini coi sottufficiali palombari Giannoni, Zozzoli e Magro, avevano affondato nella rada di Gibilterra i due piroscafi *Fiona Shell* e *Durham* e la petroliera *Dembydale*.

- l'immediata dislocazione di 7 Sm nel Mediterraneo Occidentale (3 a SW della Sardegna e 4 a levante delle Baleari), oltre ai 3 che stavano per arrivare a SSW di Ibiza;
- la dislocazione di 5 Sm nel Golfo Ligure;
- la partenza dell'8^a Divisione da Palermo per la Maddalena, anziché per Taranto come era previsto;
- l'esecuzione di estese ricognizioni aeree verso ponente per il 26.

Si prendono inoltre accordi con Superaereo per l'intervento di Armera, con particolare riferimento al caso che si debba agire nel Golfo Ligure;

Giorno 26 settembre e notte sul 27

3° - La forza navale nemica — composta da 1 Nb, 1 Pa, 4 Inc, vari Ct — è stata avvistata due volte (alle 09,32 e alle 15.30) con rotta a levante, 50 miglia circa a nord di Bougie. Alle 15.30 il ricognitore ne esegue anche la fotografia. (1)

Entrambi gli osservatori asseriscono che la Pa è la *Furious*, e soltanto alle 01.00 del 27 si sa dall'esame della fotografia che si tratta dell'*Ark Royal*.

Intanto alle 23.00 e alle 01.30, con due telegrammi successivi la C.I.A.F. (Commissione Italiana Armistizio colla Francia) comunica che un aereo francese aveva veduto alle 15.20 un gruppo di 23 unità (1 Pa, 4 Inc, vari Ct, piroscafi) 80 miglia a NNE di Algeri, diretto a levante e preceduto a distanza dalla forza navale già da noi avvistata.

In base all'informazione che la Pa è la *Furious* si stima che essa possa essere giunta direttamente dall'Atlantico forse per trasferire aerei a Malta e che sia stata incontrata dalla *Nelson* per scortarla in Mediterraneo. Si pensa perciò che un altro gruppo, comprendente la *Rodney* e l'*Ark Royal*, possa essere diretto verso il Golfo Ligure.

Si ordina tra le 22.00 e le 23.00 la riunione della 9^a Divisione (da Napoli), della 3^a Divisione (da Messina) e dell'8^a Divisione (da La Maddalena) a nord dell'Asinara per le 12.00 del 27.

(1) Dai segnali di avvistamento risulta che alle 09.32 la forza navale aveva rotta a levante e alle 15.30 rotta a ponente. Dalla relazione inglese si rileva infatti che alle 13.00 il gruppo 1 aveva invertita la rotta per non allontanarsi troppo dal gruppo 2 che, avendo i piroscafi, procedeva ad una velocità inferiore.

Da questa posizione la forza navale sarebbe stata pronta a intervenire sia nel caso che le forze nemiche avessero agito all'alba contro Genova, sia nel caso che avessero agito contro la Sardegna o comunque si trovassero verso sud.

4° - La notizia pervenuta dalla C.I.A.F. e l'interpretazione della fotografia fanno cadere l'ipotesi dell'azione nel Golfo Ligure e verso le 02.00 gli ordini vengono modificati nel senso di riunire le forze per le 12.00 del 27 50 miglia a levante di Capo Carbonara, di spostare a sudovest della Sardegna i 4 Sm a levante delle Baleari, di concentrare nel Canale di Sicilia per la notte successiva e per le seguenti le due Tp disponibili e gli 8 Mas disponibili.

Si chiede inoltre a Superaereo il rinforzo della caccia nella zona meridionale della Sardegna.

Dal punto prescelto la nostra Squadra navale avrebbe potuto verso le 15.00 prendere contatto col nemico a levante di La Galite, manovrando in base alle notizie delle ricognizioni aeree del mattino.

La tempestività dell'intervento della Squadra navale era fondata sull'ipotesi che la velocità del complesso nemico fosse dell'ordine di 12 nodi e che verso le 12.00 esso si trovasse presso La Galite.

Giorno 27 settembre

5° - Notizie sul nemico.

L'avvistamento delle 10.45 dà 1 Pa, 2 Inc, 4 Ct 25 miglia a ponente di La Galite con rotta 90° e velocità 16.

Non è invece avvistato il convoglio, ma la bassa velocità media di spostamento della forza navale di scorta durante tutta la traversata (10-12 nodi) ne lascia supporre la presenza, dando attendibilità alla notizia pervenuta ieri dalla C.I.A.F.

6° - Situazione a mezzogiorno.

A mezzogiorno le posizioni reciproche sono press'a poco le seguenti:

- forza navale nemica: zona di La Galite, rotta est;
- forza navale italiana: 50 miglia a est di Capo Carbonara, rotta sudovest.

E' stato perciò dato al Comandante in Capo della Squadra il seguente telegramma [partito alle 11.20 e da lui ricevuto alle 12.00]: « Forza navale nemica composta 1 Nb, 1 Pa, 2 Inc, 5 Ct sarà probabilmente mezzogiorno pressì Galite e verrà attaccata da nostre forze aeree. Da questo momento avete libertà di azione ».

In seguito a questa comunicazione la Squadra ha aumentato di velocità (24 nodi) e diretto per sud per prendere contatto col nemico. La caccia non è riuscita a trovare la nostra forza navale per accompagnarla.

Secondo le comunicazioni ricevute in precedenza, l'Ammiraglio Iachino doveva impegnarsi *soltanto se in decisa superiorità di forze*, come è stato stabilito nelle direttive del Comando Supremo e come si sarebbe potuto verificare in conseguenza delle azioni aeree.

7° - Avvenimenti del pomeriggio.

Alle 15.35 è stato ricevuto il seguente avvistamento riferentesi alle 13.00: 2 Nb, 1 Pa, 6 Inc, Ct imprecisati.

Ciò ha fatto supporre che un altro gruppo, già arretrato col convoglio, avesse raggiunto il primo gruppo nemico di sostegno.

Data la decisa inferiorità, non risultando menomata la Pa e data la limitatissima visibilità verso sud, la Squadra navale ha invertito la rotta alle 14.30 e, perdurando l'assenza della caccia, ha aumentato di velocità per uscire più presto dal raggio degli aerei siluranti nemici, restando poi in crociera sul posto.

Tra le 15.35 e le 16.30 si ricevono due successivi avvistamenti di un gruppo formato da circa 25 unità, tra cui 8-10 piroscafi, comprendente una Nb e una Pa.

Alle 16.25, in seguito alla comparazione delle varie scoperte il Comando Aeronautico di Elmas comunica che, a modifica di tutte le precedenti segnalazioni, la forza navale nemica deve ritenersi composta di: 1 Nb - 1 Pa - 2 Inc - 14 Ct - 9 P.fi.

Se ne informa subito il Comando in Capo della Squadra, che riceve la comunicazione verso le 17.00.

Peraltro, data l'ora, la distanza e la scarsa visibilità non era possibile né consigliabile manovrare per riprendere il contatto. Perciò alle 17.00 è stato compilato il seguente ordine, ricevuto dalla Squadra navale verso le 18.00: « Restate durante la notte in posizione di attesa centro Tirreno ».

Intanto la Squadra navale, che marciava verso nord, era stata informata alle 15.45 delle notizie pervenute da Armera circa i probabili danni inflitti al nemico dagli aerei siluranti: 1 Inc affondato, 2 Inc colpiti, 1 Nb probabilmente colpita [la sola realmente colpita a prora era la Nb *Nelson*].

In seguito a queste comunicazioni il Comandante in Capo aveva deciso di ritornare verso sud alle 17.18 per poter prendere contatto col nemico, nel caso di conferma delle menomazioni segnalate. Lo conforta in questa decisione la ricezione del chiarimento di Supermarina circa la consistenza delle forze avversarie.

Alle 18.14 la Squadra navale inverte di nuovo la rotta e dirige per il centro del Tirreno.

La Squadra navale è stata quasi sempre seguita, dalle 13.00 in poi, da ricognitori nemici che hanno fino a sera dato di tanto in tanto la sua posizione con molta esattezza.

La presenza della nostra caccia è stata osservata dalle navi alle 15.40 per pochi minuti, dalle 16.35 alle 17.00, alle 18.00 per pochi minuti.

Al tramonto si ordina alla Squadra di trovarsi alle 08.00 del 28 nel punto 80 miglia a levante di Capo Carbonara con rotta verso ponente. Questo punto dà maggiore spazio di manovra in attesa delle ricognizioni del mattino.

Verso le 23.00 si ha comunicazione che due aerei siluranti avrebbero colpito un Inc e un Ct di un reparto navale avvistato alle 20.00 a NNW di Capo Bon.

Giorno 28 settembre

8° - Alle 01.15 giunge notizia dell'avvistamento fatto alle 23.15 da parte del velivolo n. 1 del 33° Gruppo da bombardamento di sei unità imprecisate 38 miglia a ponente di Marettimo con rotta a levante: probabilmente trattavasi dello stesso reparto attaccato dagli aerei siluranti alle 20.30.

Alle 02.30 Marina Pantelleria comunica il passaggio di una formazione navale a nord dell'isola con rotta a levante.

9° - Tra le 09.00 e le 11.00 si è informati che alle 23.20 del 27 il Mas 549 aveva silurato, senza arrestarne la marcia, un piroscafo di una coppia navigante verso ponente a sud di Pantelle-

ria e che verso le 02.00 Pantelleria era stata bombardata con medi calibri dal nord.

Contemporaneamente Marina Messina comunica che alle 08.20 era stato visto un Ct al largo di Capo Granitola diretto verso Malta e che verso le 10.30 un altro Ct in avaria si trovava 12 miglia a sud di Marettimo.

Le torpediniere *Cigno* e *Climene* sono fatte uscire da Trapani per distruggere questo Ct, ma giunte sul posto e dopo avere a lungo esplorato in varie direzioni rientrano senza averlo incontrato.

10° - Intanto la Squadra navale dal punto raggiunto alle 08.00 dirigeva verso WSW, avvistata e seguita per parecchie ore da un ricognitore inglese che ne trasmetteva periodicamente gli elementi di posizione e di movimento; la nostra decrittazione consente di seguirlo.

Si chiede l'intervento della caccia a Superaereo, informandone il Comando della Squadra e ordinandogli, per facilitare il compito della caccia, di dirigere subito verso Capo Carbonara.

Mentre dal Centro è predisposto l'intervento della caccia dalla Sardegna, il Comando della Squadra lo richiede al Comando Aeronautica della Sicilia (data la sua posizione più prossima a quest'isola). In attesa di chiarire la situazione si chiede di sospendere l'invio della caccia dalla Sardegna, tanto più che è partita una pattuglia dalla Sicilia, la quale tuttavia informa di non avere apparecchi sufficienti per assicurare la continuità del servizio. Tuttavia, colle pattuglie già in volo per le precedenti disposizioni, la scorta aerea permane nel cielo della Squadra navale dalle 12.00 alle 13.40.

11° - Poiché fino alle 14.00 nessun avvistamento è eseguito dalle ricognizioni aeree ordinate a sud e a sudovest della Sardegna, si ordina alla Squadra di rientrare alle basi, disponendo che la 9ª Divisione raggiunga Napoli, la 3ª La Maddalena e l'8ª Messina.

Poco prima, ritenendo che la Squadra non possa ormai più temere attacchi aerei, si dice a Superaereo di sospendere la sua protezione.

Ma nel pomeriggio avanzato, volendo evitare che il nemico possa individuare la rotta di ritorno delle nostre forze navali, si chiede l'invio di aerei da caccia dalla Sardegna per allontanare un ricognitore nemico presente nel cielo delle nostre navi. Alle

17.10 decolla una pattuglia di tre apparecchi, che non risulta abbiano trovato le unità.

12° - Soltanto alle 18.20 si ha la prima ed unica segnalazione della giornata, colla posizione di un gruppo nemico composto di 1 Nb, 2 navi imprecisate, 2 Inc, 4 Ct, che alle 16.40 si trovava 30 miglia a NNW di Capo Bougaroni con rotta verso sudest.

Verso le 19.00, stimando che il gruppo avvistato ed eventualmente altri gruppi dirigano per Gibilterra tenendosi molto vicini alle coste algerine, si ordina a tutti i sommergibili di spostarsi quanto più possibile verso sud.

13° - Alle 19.20 Superaereo comunica che due piroscafi isolati erano stati attaccati e affondati da aerei siluranti alle 17.50 al largo della costa tra Capo de Garde e Capo de Fer.

14° - Verso le 24.00 si dispone che i sommergibili posti in agguato nel Golfo Ligure rientrino a La Spezia.

Giorno 29 settembre

15° - Nella mattinata le Divisioni navali raggiungono le rispettive basi.

16° - Delle forze nemiche in rientro a Gibilterra si hanno nella giornata le seguenti notizie.

Tra le 08.25 e le 11.15 un ricognitore osserva una forza navale comprendente inizialmente 1 Nb, 1 Pa, 3 Inc, 4 Ct che incrociava a piccolissima velocità da Capo de Fer a Bona; alle 11.15 conta però 5 unità di più che alle 08.25.

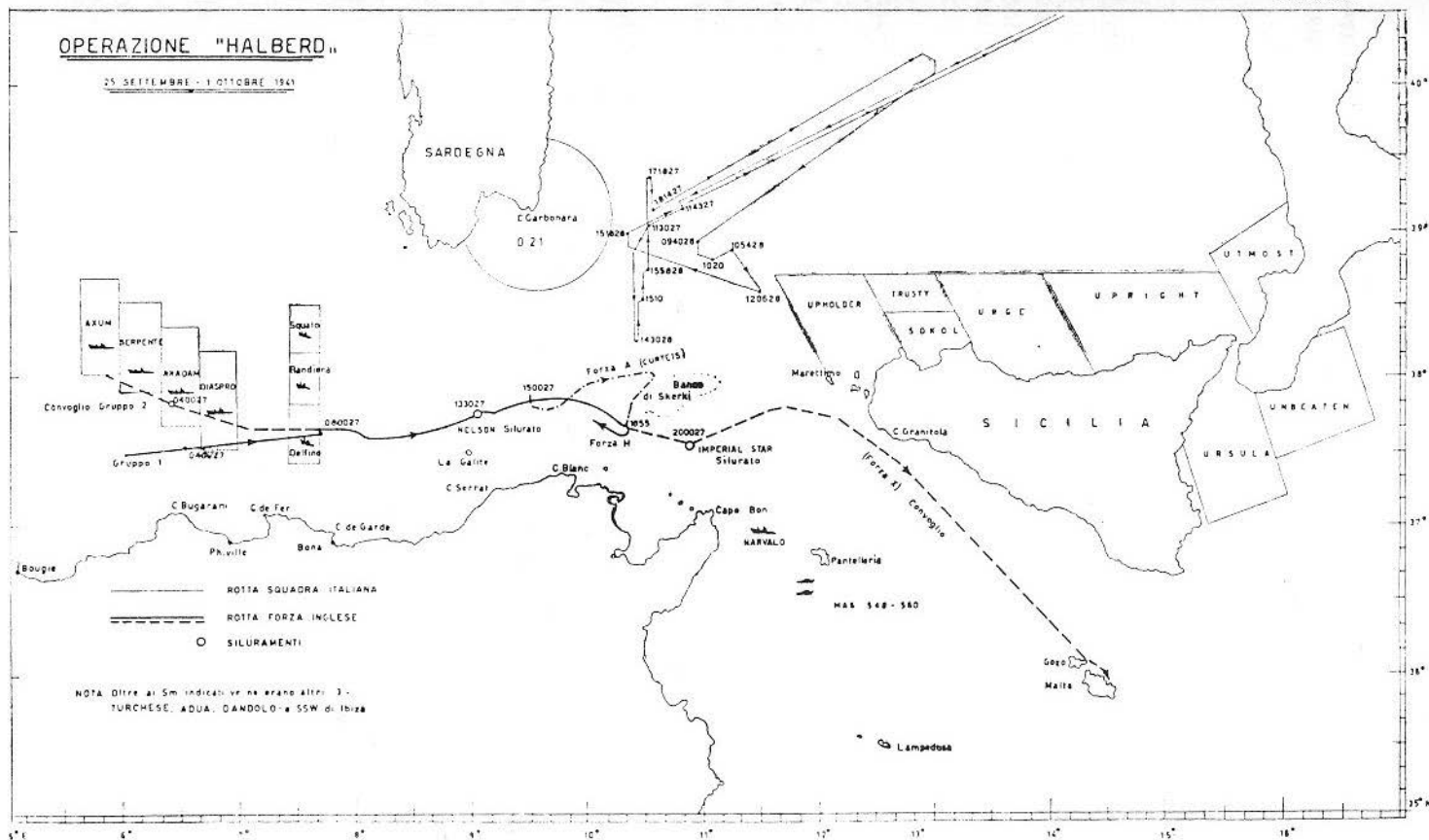
Quando alle 15.00 la C.I.A.F. comunica che alle 07.15 e alle 08.00 un gruppo di unità leggere sarebbe stato veduto transitare con rotta a ponente a Capo Blanc e a Capo Serrat, si stima che la forza navale attendesse la riunione con tale gruppo.

Alle 12.00 il *Diaspro* comunica di avere prima dell'alba lanciato due siluri contro una formazione colpendo un'unità alle 06.17. Nel momento dell'attacco la sua posizione era 40 miglia a NNW di Philippeville e aveva la prua a NW.

Chiesta a Superaereo la ripetizione della ricognizione verso ponente per il pomeriggio, alle 13.40 è segnalata la presenza alle 13.15 di un gruppo composto di 1 Nb, 1 Pa, 4 Inc, 4 Ct 22 miglia a NNW di Capo de Fer colla prua a ponente, quasi fermo.

OPERAZIONE "HALBERD"

25 SETTEMBRE - 1 OTTOBRE 1941



Si presume trattarsi dello stesso gruppo, o parte di esso, avvistato in quelle acque nella mattinata e comprendente una nave avariata, forse in seguito all'attacco del *Diaspro*.

Giorni 30 settembre e 1 ottobre

17° - Avvenimenti.

a) Le notizie pervenute in questi due giorni consentono di fare un apprezzamento già abbastanza esatto dello spiegamento di forze attuato dal nemico, mentre i numerosi frammentari avvistamenti dei quattro giorni precedenti non hanno consentito di ricostruire con sufficiente approssimazione la sua attività.

b) Le notizie sono (nell'ordine in cui sono pervenute):

- Alle 16.45 del 29 il Sm *Serpente* attacca una formazione 25 miglia a NNW di Capo Bougaroni, marciante verso ponente a 16 nodi, e ritiene di aver colpito un Ct (probabilmente si trattava della formazione vista alle 13.15 a NNW di Capo de Fer).
- Alle 14.00 del 29 il Sm *Aradam* avvista 5 Ct con rotta verso SSE 26 miglia a nord di Capo Bougaroni.
- Alle 13.00 del 29 il semaforo di Capo Blanc avvista 1 Nb e 2 Inc con rotta a ponente.
- Alle 03.50 del 30 il Sm *Adua* avvista un gruppo di 11 Ct, contro cui lancia quattro siluri, in posizione stimata 25 miglia a NW di Capo Tenès, diretti a ponente.
- Alle 03.30 del 30 il Sm *Dandolo* avvista una forza navale imprecisata 47 miglia a NNW di Capo Tenès.
- Alle 12.40 del 30 un nostro informatore segnala 1 Inc e 2 Ct, che alle 10.25 aveva veduti transitare, a bassa velocità con rotta NW, 25 miglia a levante di La Galite. (1)
- Alle 10.30 del 30 la Nb *Nelson* scortata da 4 Ct entra a Gibilterra, fortemente appruata, coll'insegna dell'Ammiraglio a riva.

(1) La Marina italiana teneva in crociera, a nord delle coste tunisine e algerine, alcuni motopescherecci equipaggiati con personale di fiducia del Servizio Informazioni, che — pur pescando o fingendo di pescare — inviavano notizie con una radio ben nascosta su ciò che osservavano in quelle acque.

- Alle 17.30 del 30 entra a Gibilterra, proveniente dal Mediterraneo, un reparto navale così composto: 1 Nb tipo « King George » con insegna di vice-ammiraglio; 1 Inc tipo « Fiji » con insegna di contrammiraglio; 1 Inc tipo « Southampton »; 6 Ct.
- Alle 06.30 del 1° ottobre entra a Gibilterra la *Rodney* con 1 Inc e 6 Ct.
- Un'ora dopo entra anche l'*Ark Royal*, fortemente sbandata e scortata da 4 Ct.

c) In seguito alla segnalazione del nostro informatore ricevuta alle 12.40 è impartito alle 13.30 l'ordine alla 3^a Divisione, dislocata a La Maddalena, di accendere ed è disposta una ricognizione aerea che permetta di seguire l'incrociatore coi due Ct, la cui bassa velocità fa presumere qualche avaria.

Si prevede di poter raggiungere il piccolo reparto nemico il mattino del giorno successivo a sudovest della Sardegna.

Poiché la ricognizione aerea dà risultato negativo, la 3^a Divisione è fatta spegnere alle ore 21.

18° - Considerazioni conclusive.

a) Dal numero delle navi maggiori rientrate a Gibilterra si può dedurre che gli Inglesi abbiano sperato di sorprendere in forze superiori la nostra Squadra navale.

In occasione dell'uscita del 24-26 agosto avevano potuto accertare che noi avevamo pronti a combattere entrambi i tipi « Littorio ».

Perciò, avendo necessità di far arrivare ad ogni costo un convoglio rifornitore a Malta senza che noi potessimo valutare esattamente le forze destinate a proteggerlo, hanno usato il seguente procedimento:

- hanno simulato la partenza della *Nelson* per l'Atlantico con trasferimento, altrettanto simulato, dell'Ammiraglio sulla *Rodney* appena giunta dall'Inghilterra;
- hanno operato nella notte la riunione della *Nelson* col tipo « King George » a ponente di Gibilterra, ripassando lo Stretto prima dell'alba;
- hanno navigato verso il Canale di Sicilia, divisi — come di consueto — in due o forse tre gruppi, per ingannarci ancor

di più sulla reale consistenza delle forze; uno dei gruppi era presso il convoglio;

- la cattiva visibilità a nord della Tunisia durante la giornata del 27 li ha poi favoriti, rendendo estremamente difficile il compito della nostra ricognizione.

b) Se la Squadra italiana avesse dopo le 14.30 continuata la sua marcia verso il nemico, si sarebbe trovata in condizioni di inferiorità, anche tenendo conto della menomazione della *Nelson*, influente soprattutto sulla sua velocità.

Viceversa si può asserire che la nostra Squadra abbia funzionato da esca per costringere il nemico ad attraversare con una forte aliquota della sua Flotta acque minacciate dagli aerei e insidiate dai sommergibili, uscendone con indubbie gravi menomazioni.

c) E' questo certamente un buon impiego della nostra Squadra, tanto inferiore a quella inglese: impiego contemplato dalle direttive di codesto Comando Supremo e rispondente al concetto strategico, comune a tutte le Marine inferiori, d'impiegare cioè le unità maggiori per una difensiva manovrata che consenta l'entrata in azione dei mezzi aerei e insidiosi fino a ottenere il pareggio delle forze.

Si può constatare che le deduzioni di Supermarina circa il contegno dell'avversario erano esatte, eccetto quelle concernenti le menomazioni da esso subite.

b) *La relazione dell'Amm. Iachino.*

Riteniamo sufficiente riportarne uno stralcio, vertente specialmente sulla cooperazione aereo-navale.

Scrisse l'Ammiraglio Iachino:

Le prime informazioni sul nemico si sono avute alle 08.46 del 27 settembre mentre la F.N. si avviava al punto di riunione delle 12.00 coll'avvistamento del primo gruppo da parte di un aereo di Cagliari... Nessuna notizia si aveva invece del secondo gruppo.

Successivamente il primo gruppo veniva nuovamente avvistato alle 10.45 e alle 12.00 in posizioni abbastanza concordanti tra loro, mentre in tutta la mattinata non si riusciva ad avere alcuna conferma dell'esistenza del secondo gruppo, che era il più importante, data la presenza del convoglio.

Decisi perciò di chiarire la situazione catapultando alle 11.30 un aereo della *Littorio* e lo incaricai dell'esplorazione indicata nel grafico (grafico n. 4), raccomandandogli di spingersi molto più a ponente del primo gruppo nemico allo scopo di ricercare e di definire posizione e consistenza del secondo gruppo.

Purtroppo il collegamento r.t. con questo aereo è stato reso impossibile da fortissime scariche, che non ci hanno permesso di ricevere i suoi segnali di avvistamento. Fra questi segnali ve n'era uno che, seppure in forma dubitativa, comunicava l'avvistamento di un gruppo nemico composto di due Nb, una Pa e naviglio minore.

Alle 12.00 la 9^a Divisione, giunta sul punto prestabilito, effettuava la riunione colla 3^a e l'8^a Divisione, e dirigeva per rotta 244° alla velocità di 22 nodi, avendo disposto la 3^a Divisione a 10 mila metri per 210° e l'8^a Divisione a 10 mila metri per 240°.

Alle 12.30, avuta da Supermarina libertà d'azione, decidevo di assumere rotta 210° per dirigere verso il nemico.

Poco dopo, alle 13.00, accostato per rotta 180°, allo scopo di tagliare la rotta alle forze navali nemiche e aumento la velocità a nodi 24.

Non riuscendo ancora a ricevere le trasmissioni dell'aereo della *Littorio*, faccio catapultare alle 13.30 un altro aereo dalla *Vittorio Veneto* con incarico di esplorare la zona indicata nel grafico. Questo aereo compie regolarmente la sua missione, ma non comunica alcun avvistamento.

Esso infatti non è riuscito a scoprire alcun gruppo di unità nemiche, a causa della cattiva visibilità esistente nella zona.

Alle 13.50 ordino al *Trento* di catapultare un altro aereo coll'incarico di fare una ricognizione a zigzag nella zona più vicina a La Galite, ed è questo aereo che più tardi mi fornirà la comunicazione più completa della giornata sulla consistenza delle forze nemiche.

Infine alle 14.00, essendo la visibilità verso sudovest divenuta molto cattiva, ordino al *Duca degli Abruzzi* di catapultare un aereo coll'ordine di eseguire una crociera protettiva entro una zona distante al massimo 40 miglia da detta nave in direzione di libeccio. Questa crociera costituiva una specie di esplorazione avanzata, destinata ad avvertire tempestivamente gli incrociatori dell'approssimarsi di forze nemiche, e si rendeva necessaria poiché da mez-

zogiorno in poi le condizioni di visibilità tra sud ed ovest erano andate continuamente peggiorando.

Il vento andava progressivamente crescendo d'intensità e rotando da scirocco a mezzogiorno. Mare leggermente mosso; cielo coperto con larghi squarci specialmente nel primo e nel quarto quadrante [cioè nel semi-orizzonte settentrionale]. Ottima la visibilità in questi due quadranti, mediocri nel secondo e cattiva nel terzo [cioè nella direzione in cui si trovava la Forza avversaria] per effetto di nubi temporalesche e di densa foschia. La visibilità verso sudovest era talmente scarsa che la 3^a Divisione, che pur si trovava a soli 10 mila metri per 210° dalla *Littorio* risultava appena visibile... Ho richiesto al *Trento* le condizioni di visibilità verso la 9^a Div. [cioè verso la *Littorio*]; il *Trento* rispondeva che vedeva molto bene le corazzate, ma che verso sud la visibilità era cattiva... era quindi certo che il nemico ci avrebbe visto molto prima che noi potessimo vederlo.

Alle 13.07, trovandosi la F. N. circa 60 miglia da Elmas, chiedo per le ore 14.00 la protezione degli aerei da caccia, ma a tale ora, quando già ci preparavamo al combattimento ed eravamo continuamente seguiti da un ricognitore nemico, non si vedeva ancora alcun aereo nazionale nel nostro cielo.

Fin dalle 13.40 infatti era stato intercettato l'avvistamento della nostra F. N. da parte di un aereo di Malta; esso, non visto, ci ha pedinati fino alle 15.30, comunicando periodicamente indicazioni precise sulla nostra forza e sui nostri movimenti. Dopo tal ora esso è stato sostituito da un altro aereo di Malta, che ha continuato a sorvegliarci fino alle 16.49.

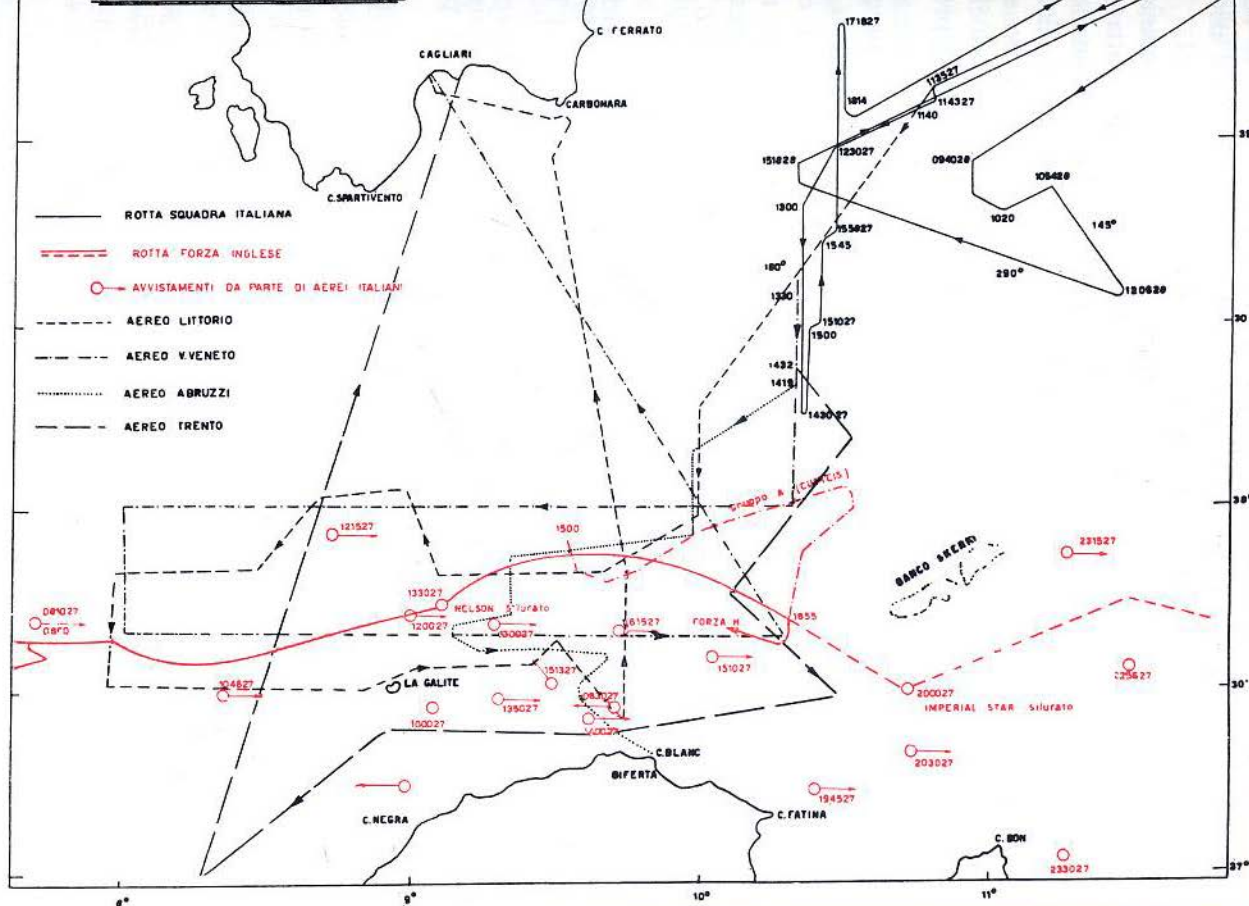
Alle 14.00 ordino a tutte le navi il posto di combattimento generale...

Comunque, la situazione alle 14.30 era la seguente. La distanza della nostra F. N. dal primo gruppo inglese era di circa 40 miglia [in realtà era di circa 55 miglia], mentre la distanza da Elmas era di oltre 85 miglia. Nessun aereo da caccia era riuscito ancora a raggiungerci: era presumibile che, allontanandoci ulteriormente dalla Sardegna, i cacciatori non potessero rintracciarci che con difficoltà e comunque non potessero rimanere che ben poco in posizione di scorta.

La nostra F. N. non si trovava quindi più nelle condizioni previste dalla Di.Na.7 [pubblicazione segreta contenente le norme

OPERAZIONE "HALBERD"

RICOGNIZIONI EFFETTUATE DAGLI AEREI IMBARCATI



per la cooperazione aereo-navale] e cioè con quella scorta di aerei da caccia che è indispensabile quando si entra nel raggio d'azione di una Pa...

Dalle 14.30 alle 15.30 si son ricevute ben poche informazioni sul nemico, e tutte incomplete. Marina Cagliari segnala infatti alle 15.00 l'avvistamento generico fatto alle 13.00 di 23 unità nemiche con rotta 90°, mentre dall'aereo del *Duca degli Abruzzi* si riceve alle 15.16 un messaggio incompleto relativo all'avvistamento alle 14.25 di una Pa e sei Ct diretti con rotta sud ad elevata velocità. Si interpreta questa rotta della Pa come intesa a mettere la prora al vento allo scopo di far partire aerei siluranti.

Solamente alle 15.30 si ricevono informazioni più precise (almeno apparentemente) sulle forze navali nemiche: si tratta di due telegrammi di Cagliari e di uno dell'aereo del *Trento*. I due messaggi di Cagliari comunicano l'avvistamento alle 13.00 e alle 13.50 di due gruppi ben distinti di unità inglesi, disposti press'a poco per meridiano, a 20 miglia di distanza l'uno dall'altro, e costituiti:

- il primo da 1 Pa, 2 Nb, 6 Inc, numero imprecisato di Ct;
- il secondo da una F. N. considerevole non meglio precisata: una successiva altra comunicazione precisa che si tratta di 1 Inc da 3000 tonn., 6 Ct, 1 Nb, 2 Inc, 1 Pa, 6 Ct, 8 P.fi.

Il messaggio dell'aereo del *Trento* riferisce invece l'avvistamento alle 15.10 di 2 Inc da 7000 tonn., 2 Nb, 1 Pa, 10 P.fi, numero imprecisato di Ct, con rotta 90° e velocità 16 nodi.

Questo telegramma era molto particolareggiato e concordava abbastanza bene coi due messaggi di Cagliari: per questa ragione, ed anche perché fatto da un aereo imbarcato e quindi da personale pratico di osservazioni navali, gli si è data molta fiducia, tanto più che la presenza di 2 Nb era molto verosimile ed era stata data come probabile anche da Maristat fin dal primo giorno... (1).

Pur non avendo mai subito attacchi aerei nemici, si sono avuti vari allarmi provocati dall'avvistamento di apparecchi nazionali. Si sono viste dapprima formazioni di aerei da bombardamento

(1) Dall'insieme dei tre telegrammi — due di Marina Cagliari e uno del ricognitore del *Trento* — l'Amm. Iachino dedusse che era quasi certa la presenza di tre navi da battaglia inglesi, mentre Supermarina — come si è visto — pensò sempre che ve ne fosse una sola in mare e soltanto dopo aver ricevuto le notizie sul rientro della Forza H a Gibilterra riconobbe che l'Amm. Iachino aveva ragione.

lontani, ritenuti inizialmente del tipo « Blenheim », ma che successivamente vengono riconosciuti per S.79 siluranti.

Purtroppo lo stesso errore viene commesso alle 15.30 quando arrivano i nostri primi tre apparecchi da caccia del tipo C.R.42. Data infatti la somiglianza di questi cogli aerei siluranti inglesi, essi vengono scambiati da principio per nemici, ed una raffica di mitragliatrice del *Fuciliere* ne abbatte il capo pattuglia: il pilota, lanciatosi col paracadute, viene raccolto incolume dal *Granatiere*. Gli altri due si allontanano, rientrando probabilmente alla base.

Dopo questa fugace apparizione, non si sono viste altre formazioni da caccia nel cielo della F. N. sino alle 16.35. Anche questa volta i cacciatori spariscono abbastanza presto (dopo mezz'ora) alla nostra vista, e se ne vedono degli altri soltanto verso le 18.00.

Fin qui l'Amm. Iachino. Ritornando alla situazione dell'14.30, il Comandante Superiore in mare sapeva che il primo gruppo di forze navali nemiche era composto di 1 Nb, 1 Pa, 2 Inc e 4 Ct, ma non sapeva nulla — come si è detto — della composizione del secondo gruppo, avvistato da un aereo francese il giorno prima e mai più rintracciato dai nostri ricognitori. Era però presumibile che questo gruppo, che scortava da vicino il convoglio, fosse piuttosto forte e fosse perciò composto da un'altra Nb, oltre a naviglio minore.

D'altra parte, il servizio d'intercettazione e crittografia, imbarcato sulla *Littorio* e diretto dal C. F. Eliso Porta, aveva avuto la sensazione che fossero presenti due Pa invece di una sola.

Per quanto ciò non sembrasse molto probabile, tuttavia appariva abbastanza sicuro che il complesso navale nemico, una volta riunito, sarebbe stato di forze superiori alle nostre. Non sarebbe stato pertanto giustificato da parte nostra affrontarlo, avendo il Comando Supremo ordinato alla Squadra di non impegnarsi se non *in condizioni di decisa superiorità ed entro il raggio d'azione dei velivoli da caccia della Sardegna*. Nessuna di queste due condizioni si verificava in quel momento; per di più le citate condizioni di visibilità asimmetrica di quel pomeriggio erano sfavorevoli per la nostra Forza Navale.

In conseguenza di tutto ciò l'Amm. Iachino decise d'invertire la rotta, rinviando per il momento l'incontro col nemico in

attesa che le condizioni atmosferiche migliorassero e che arrivasse la scorta dei caccia dalla Sardegna.

Effettivamente, come è stato poi accertato, era in mare il 27 settembre 1941 una sola Pa, che faceva da guida a due formazioni aeree comunicando con loro su due onde distinte, così da dare l'impressione che si trattasse di due Pa.

c) *La relazione di Superaereo.*

La relazione è intitolata « Azioni aeree contro la flotta inglese nei giorni 25-26-27-28 settembre 1941 ». Vi si notano alcune discordanze colla relazione di Supermarina, specie per quanto concerne qualche valutazione della composizione dei gruppi navali nemici, perché qui essa è riferita così come l'hanno apprezzata gli osservatori aerei, mentre Supermarina l'ha riportata con rettifiche suggerite dal vaglio comparativo dei successivi avvistamenti.

Giorno 25 settembre

Fonte informativa comunica che nella notte sul 25 forze navali considerevoli sono uscite da Gibilterra con rotta a levante.

Giorno 26 settembre

Alle 11.20, su segnalazione di Maristat (1) si viene a conoscenza che la Squadra di Gibilterra — composta di 2 Nb, 1 Pa, 3 Inc, 12 Ct — è in navigazione nel Mediterraneo Occidentale con rotta a levante.

L'informazione menziona il precedente arrivo a Gibilterra di piroscafi con truppe e mezzi da sbarco e la supposizione che l'azione nemica miri all'occupazione di Pantelleria.

Superaereo, conformemente alle « Direttive per l'impiego delle forze aeree nelle azioni aereo-navali contro forze navali nel Mediterraneo » emanate con foglio 1B/15010 in data 21 agosto c.a. dal Comando Supremo, imposta la prevedibile azione sul seguente concetto basilare: « il complesso delle forze aeree deve attaccare, diminuire l'efficienza ed affondare il massimo numero di navi avversarie prima del contatto tattico colle nostre forze navali, proteggere queste dalle azioni aeree nemiche, insistere negli attacchi dopo il contatto tattico ».

(1) Leggasi « Supermarina ». Maristat — come è noto — comprendeva gli uffici non operativi.

In base a tale concetto, l'impiego dei mezzi aerei sarà caratterizzato — come previsto dalle sopracitate Direttive — dalle seguenti fasi:

a) *Avvistare e riconoscere alla maggiore distanza possibile la formazione navale avversaria*, in modo da poterne interpretare i movimenti e stabilire tempestivamente lo scopo delle sue azioni.

b) *Attaccare le navi nemiche* colla massa degli aerei siluranti, coi bombardieri in quota e con quelli in picchiata, *considerando come obiettivo la flotta nemica*.

Messa fuori causa la flotta, il convoglio, se c'è, diventa facile preda anche per le navi. Tali azioni, quando vi è la presenza della nave portaerei, debbono essere svolte *normalmente* colla protezione degli aerei da caccia.

c) *Assicurare cogli aerei da caccia la scorta alle forze navali nazionali*.

In mattinata una squadriglia caccia viene trasferita da Napoli a Roma dove altre due squadriglie sono già pronte a partire, unitamente alla precedente, per la Sardegna col compito di proteggere le nostre F. N. durante l'azione. Il movimento è subordinato alle decisioni di Supermarina, circa l'intervento o meno della nostra flotta.

Viene avanzata l'ipotesi della possibile offesa contro la costa ligure con conseguente prevedibile azione aereo-navale a nordovest della Sardegna.

La caccia di protezione potrà essere inviata ad Alghero o ad Elmas, a seconda della situazione.

Nella mattinata stessa i siluranti della Sardegna sono rinforzati complessivamente con 5 velivoli e 10 siluri.

Alle 11.10 si provvede a mettere in allarme i reparti della III Squadra, che avevano già ricevuto preavviso fin dalla sera del 25, e quelli delle Aeronautiche della Sicilia e della Sardegna.

Nelle prime ore del pomeriggio, aderendo alle richieste di Supermarina ed in concorso coi velivoli di Marina, si inizia l'attività esplorativa sul Mediterraneo, particolarmente intensa nella zona occidentale.

Alle 15.30 in lat. 37° 30' long. 05° 05' con rotta 270° velocità 14 nodi è avvistata una formazione navale composta di 1 Nb, 1 Pa, 2 Inc, 6 Ct.

Su richiesta di Supermarina le esplorazioni sul Mediterraneo Occidentale vengono ripetute nel tardo pomeriggio e protratte fino alle 22.40, con esito negativo.

I movimenti delle forze navali nazionali sono già in atto, ma non risulta ancora se i velivoli da caccia destinati alla scorta dovranno agire a nord o a sud della Sardegna. In attesa della decisione, si soprassiede al movimento del Gruppo caccia pronto a Roma per trasferirsi nell'isola.

Giorno 27 settembre

L'attività esplorativa, secondo le richieste di Supermarina e col concorso di velivoli di Marinavia, riprende — particolarmente intensa sul Mediterraneo Occidentale e Centrale — alle prime luci del giorno.

In tutta la zona da esplorare condizioni atmosferiche medio-cri, nubi basse, scarsa visibilità e piovoschi.

Alle 08.10 in posizione lat. $37^{\circ} 45'$ long. $07^{\circ} 45'$ con rotta 90° è avvistata da un velivolo di Marinavia una formazione composta di 1 Nb, 7 unità imprecisate, 3 velivoli da caccia, e altro velivolo di Marinavia avvista alle 10.45 a 24 miglia per ponente da La Galite con rotta 90° e velocità 16 nodi presumibilmente la stessa formazione le cui forze sono così precisate: 1 Nb, 1 Pa, 2 Inc, 4 Ct.

Supermarina, che alle 00.25 aveva chiesto il trasferimento del gruppo caccia di Roma ad Alghero per la protezione della 3^a e dell'8^a Divisione navale che dovevano passare l'estuario della Maddalena alle ore 11, alle 02.30 comunica che le F. N. sono state dirottate verso Capo Carbonara.

Superaereo dispone perciò la partenza della caccia da Roma per Monserrato, dove 31 velivoli atterrano alle 12.35.

Alle 10.30 dà assicurazione a Supermarina che Aeronautica Sardegna, già interessata, provvederà a iniziare la protezione delle F. N. appena queste entreranno nel raggio d'azione dei cacciatori.

Alle 11.30 Supermarina comunica che le nostre F. N. si troveranno alle 12.00 a 50 miglia per levante da Capo Carbonara, che il Comandante in mare ha libertà d'azione ed agirà nei limiti dell'autonomia della caccia.

Alle 11.35 viene ordinato all'Aeronautica della Sardegna di attaccare colla massa degli aerei siluranti scortati dalla caccia *navi*

da guerra della formazione nemica, in conformità coi concetti precedentemente esposti sulla condotta dell'azione.

Le condizioni atmosferiche — nubi fra 400 e 800 metri — non consentono l'impiego del bombardamento, pronto su allarme.

Alle 11.45 Supermarina viene informato dell'ordine di attacco degli aerei siluranti.

Alle 12.00 in lat. 37° 43' long. 08° 55' rotta 90° velocità 12 nodi è avvistata una forza navale composta da 1 Nb, 1 Pa, 4 Inc, imprecisati Ct; alle 12.35 in lat. 37° 55' long. 08° 45' rotta 90° velocità 18 nodi 3 Inc.

Tre gruppi di aerei siluranti dell'Aeronautica Sardegna, con complessivi 25 velivoli, scortati da 20 cacciatori, attaccano il nemico alle 13.00, 13.20 e 13.30 coi seguenti risultati: 2 Inc affondati; 1 Nb colpita; 1 grossa unità, probabilmente Pa, colpita; 4 Inc colpiti; 10 velivoli abbattuti oltre a 4 probabili.

Sette velivoli siluranti e uno da caccia non rientrano dall'azione.

I velivoli siluranti, durante la rotta di rientro, vengono ripetutamente attaccati da caccia nemici. L'intero equipaggio è impegnato dal brandeggio delle armi di bordo, il che rende impossibile la comunicazione r.t. dei risultati conseguiti. L'Aeronautica della Sardegna non ha notizia dell'esito dell'attacco che direttamente dagli equipaggi al loro rientro alle basi, che avviene a scaglioni con inizio alle 14.00 e termina poco prima delle 15.00.

Alle 14.15 l'Aeronautica Sardegna dà telefonicamente la prima notizia a Marina Cagliari, comunicando: 1 Inc colpito con due siluri — 1 Inc colpito al centro. Alle 15.00 la seconda notizia annunciante che, oltre ai già comunicati, gli aerei siluranti hanno conseguiti i seguenti risultati: 1 Inc affondato - 1 Nb colpita con due siluri - 2 Inc colpiti - una grossa unità imprecisata colpita. ...Questi risultati sono poi confermati dalle dichiarazioni di tutti gli equipaggi degli aerei siluranti e avvalorati da quelli dei piloti dei cacciatori che hanno partecipato all'azione (1).

(1) In realtà fu colpita a prua nel secondo attacco la sola Nb *Nelson*, come si è già detto. Molti siluri passarono vicinissimi a varie unità. Gli Inglesi credettero di avere abbattuti 10 aerei siluranti, 1 caccia, oltre a 1 silurante probabile, e perdettero 3 Fulmar. Come sempre, ciascuno è ottimista nel valutare i danni inflitti all'avversario. I velivoli (per i motivi esposti nel volume IV « Le azioni navali in Mediterraneo » 10-6-1940/31-3-1941, di questa serie) lo sono in modo particolare.

La *Littorio* chiede a Marina Cagliari la scorta aerea per le 14.00 in lat. $38^{\circ} 30'$ long. $10^{\circ} 25'$ [57 miglia a sudest di Capo Carbonara] rotta sud, velocità 24 nodi. Una comunicazione telefonica dell'Ecc. Riccardi all'Ecc. Pricolo [Capo di S.M. dell'Aeronautica] avverte che alle 14.30 le nostre F. N. hanno invertito la rotta e dirigono a nord.

La *Littorio* comunica la posizione alle 14.45 in lat. $38^{\circ} 30'$ long. $10^{\circ} 25'$, rotta 0° .

Alle 15.10 un velivolo del *Trento* segnala la presenza nella formazione nemica di due navi da battaglia.

Alle 15.20 si trasmette a Supermarina e all'Aeronautica Sicilia la seguente comunicazione pervenuta dall'Aeronautica Sardegna:

« Il primo gruppo degli aerei siluranti ha avvistato alle 13.30 nella zona di La Galite 26 unità da guerra tra cui 2 Nb, 1 Pa, 6 Inc, molti Ct, e sul lato destro della formazione navale, sotto la Galite, molti piroscafi ».

Alle 15.40 Marina Cagliari, presumibilmente in seguito allo avvistamento degli aerei siluranti, trasmette il seguente segnale di scoperta:

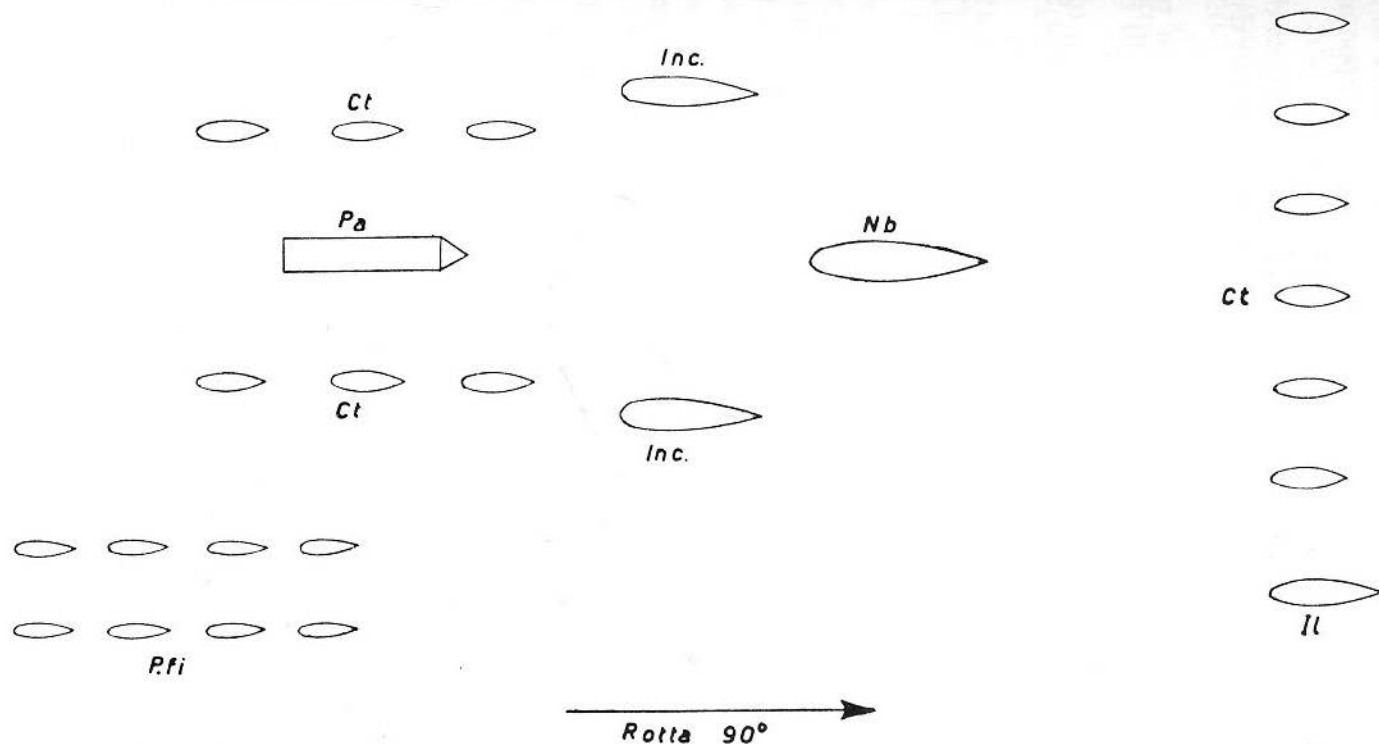
« Ore 13.00: 1 Pa, 2 Nb, 3 Inc, numero imprecisato di Ct, forza navale considerevole in lat. $37^{\circ} 45'$ long. $09^{\circ} 15'$ [16 miglia a nordest di La Galite] rotta 90° velocità imprecisata ».

Alle 16.15 si trasmette a Supermarina la seguente notizia ricevuta dall'Aeronautica Sardegna e già a conoscenza di Marina Cagliari:

« Le notizie date alle 15.20 circa le F. N. nemiche erano state fornite dal comandante di una squadriglia di aerei siluranti. Il comandante del gruppo aerosilurante precisa come appresso la consistenza di esse, rilevata, particolarmente, dagli equipaggi della caccia di scorta ai siluranti (grafico n. 5bis):

- in formazione avanzata, in linea di fronte, 6 Ct e 1 conduttore di flottiglia (probabilmente Il);
- seguono 1 Nb, quindi 2 Inc in linea di fronte, poi 1 Pa protetta da 6 Ct, 3 sulla destra e 3 sulla sinistra;
- poco a sud di questa formazione, e precisamente all'altezza della Pa, 7 o 8 piroscafi naviganti in due colonne affiancate;
- tutti rotta a levante ».

FORMAZIONE INGLESE STIMATA DAI VELIVOLI IL 27 SETTEMBRE 1941



Alle 16.24 Marina Cagliari trasmette il nuovo segnale di scoperta, in seguito alla precisazione del comandante del gruppo aerosilurante ed annulla il segnale delle 15.40.

In seguito ad ordine di Superaereo, alle 17.00 partono dalla Sicilia 9 picchiati [velivoli d'attacco in picchiata] scortati da 18 caccia per effettuare azione contro la F. N. nemica.

Le condizioni atmosferiche permangono sfavorevoli su tutta la zona. Scarsa visibilità, nubi basse e piovoschi. I picchiati rientrano alle 19.40 senza avere avvistato l'obiettivo...

Superaereo dispone che all'imbrunire aerei siluranti della Sicilia e della Sardegna attacchino nuovamente le F. N. nemiche.

Cinque aerei siluranti della Sardegna attaccano alle 19.45 in lat. $37^{\circ} 20'$ long. $10^{\circ} 30'$ [poco a nord del Golfo di Tunisi] la formazione giudicata di circa 20 unità, coi seguenti risultati: 1 Inc affondato; 1 Inc colpito.

Due aerei siluranti della Sicilia attaccano alle 20.30, presumibilmente la stessa formazione coi seguenti risultati: 1 Inc colpito; 1 Ct colpito.

Superaereo ordina alla Sicilia di effettuare durante la notte ricognizioni offensive con coppie di bombardieri, col compito, oltre di portare l'offesa sul nemico, di mantenere con questo il contatto.

Dei velivoli partiti solo due riescono ad effettuare l'azione contro unità imprecise, ma devono rientrare subito dopo per le pessime condizioni atmosferiche. Gli altri non avvistano il nemico.

Alle 22.00 vengono messi in allarme i reparti aerei del Settore Ovest della V Squadra (Libia).

Giorno 28 settembre

All'alba, aderendo alla richiesta di Supermarina e col concorso di velivoli di Marina, delle Aeronautiche Sardegna e Sicilia e del Settore Ovest della Libia, inizia un'intensa attività esplorativa su tutta la zona di mare interessante l'operazione in corso.

Le condizioni atmosferiche permangono pessime: proibitive su quasi tutto il Canale di Sicilia ed in leggero miglioramento verso ponente.

Tre velivoli siluranti della Sardegna sono trasferiti in Sicilia, per ordine di Superaereo, alle prime luci del giorno.

Alle 11.03 Supermarina informa che la nostra F. N., dalla posizione lat. 28° 27' long. 11° 00' in cui si trovava alle 11.00, ha ricevuto l'ordine di dirigere verso Capo Carbonara alla velocità di 20-22 nodi...

Alle 14.25 Supermarina comunica il seguente avvistamento effettuato da un velivolo di Marina:

« Ore 12.00 — un piroscafo da 3 a 10 mila tonn., e un piroscafo da 10 a 20 mila tonn. in posizione 20 miglia sud La Galite rotta 170° ».

Alle 14.25 Superaereo ordina all'Aeronautica Sardegna di attaccare i due piroscafi con aerei siluranti.

Alle 16.30 la C.I.A.F. comunica:

« Alle 08.00 avvistata a nord di Capo Bougaroni formazione navale composta di 1 Pa, 3 Inc, 8 Ct con rotta a ponente ».

Alle 17.05 Supermarina comunica che alle 15.00 è stato dato l'ordine alle F. N. di rientrare alle proprie basi. L'Aeronautica Sardegna è informata.

Alle 18.20 l'Aeronautica Sardegna comunica di avere intercettato il segnale S.O.S. del piroscafo inglese *Mayer* presumibilmente colpito da nostri siluranti in lat. 37° 20' long. 07° 30' alle 17.30 (1). Comunica inoltre il seguente segnale di scoperta lanciato da un nostro aereo:

« Ore 16.40 lat. 37° 30' long. 6° 40' rotta 120° velocità 18 nodi: 1 Nb, 2 Inc, 2 navi imprecise, 4 Ct ».

Si ritiene che la formazione nemica diriga in soccorso del piroscafo silurato e si dispone l'invio nella zona di un velivolo ricognitore.

Alle 19.35 l'Aeronautica Sardegna comunica che alle 17.30 circa in lat. 37° 20' long. 07° 30' tre velivoli siluranti hanno colpito con un siluro un piroscafo di circa 13 mila tonn. e con due siluri un piroscafo dalle 15 alle 20 mila tonn. I siluranti, rimasti nel cielo delle navi, hanno visto affondare entrambi i piroscafi.

Le previste azioni notturne dell'Aeronautica Sicilia sono ostacolate da condizioni atmosferiche avverse.

(1) Tra i piroscafi componenti il convoglio, nessuno aveva il nome *Mayer*, né risulta che quel giorno siano stati fatti segnali di S.O.S. da navi inglesi.

Un bombardiere, in azione notturna su Malta, verso le ore 20 avvista e bombarda, circa 3,5 Km a SW di Calafrana (Malta), numerose unità all'ancora di tipo imprecisato.

Qui finisce la Relazione di Superaereo, la quale contiene anche una particolareggiata esposizione dell'impiego della caccia, che crediamo sufficiente riepilogare in poche righe.

La caccia fu impegnata, a protezione delle navi, nei giorni 27 e 28 settembre.

Il 27 settembre vi furono destinati 53 velivoli: 33 dalla Sardegna e 20 dalla Sicilia:

- delle 8 pattuglie partite dalla Sardegna tra le 12.15 e le 18.40, soltanto 2 trovarono le Forze Navali;
- delle 3 pattuglie partite dalla Sicilia tra le 14.25 e le 15.45, 2 trovarono le Forze Navali.

Il 28 settembre vi furono destinati in totale 35 cacciatori:

- delle 4 pattuglie partite dalla Sardegna tra le 11.40 e le 18.35, soltanto 1 trovò le Forze Navali;
- delle 4 pattuglie partite dalla Sicilia tra le 12.00 e le 17.50, 2 trovarono le Forze Navali.

In tutto, perciò, le navi ebbero la scorta aerea per un limitato periodo di tempo: circa tre ore in sette riprese.

Vari fattori contribuirono ad un così scarso rendimento dell'organizzazione del servizio della caccia: le poco favorevoli condizioni atmosferiche, con scarsa visibilità e nubi molto basse; l'indicazione difettosa delle successive posizioni, rotte e velocità delle F. N., con interferenze discordanti tra Supermarina e il Comando delle forze in mare; l'imperfetto funzionamento, a volte, dei collegamenti.

7° Le impressioni dei Comandi italiani

a) Finita l'operazione, il *Comando Supremo* fece per mezzo dei due alti ufficiali più volte citati un'accurata analisi delle manifestazioni della cooperazione aereo-navale, rispetto alla quale l'operazione poteva considerarsi una seconda più complessa prova generale in confronto di quella del 24 agosto.

Le più importanti deficienze rilevate furono:

- la mancanza di ricognitori di adeguate caratteristiche strategiche (autonomia nel tempo) e tattiche (manovrabilità, velocità massima e armamento) per poter mantenere a lungo il contatto coll'avversario, anche quando fosse presente la sua caccia;
- la conseguente intermittenza e saltuarietà degli avvistamenti: nonostante che il giorno 27 il nemico fosse stato avvistato 16 volte (10 da ricognitori e 6 da aerosiluranti), non era stato possibile apprezzare se il gruppo navale più volte avvistato era sempre lo stesso, oppure se poteva trattarsi di due gruppi abbastanza vicini tra loro e di composizione simile o poco diversa; questo, perché i successivi avvistamenti erano eseguiti da velivoli diversi, con l'aggravante che la visibilità era scarsa e andava peggiorando a mano a mano che ci si avvicinava alle coste dell'Africa;
- nonostante quanto precede il Comandante Superiore in mare aveva avuta la sensazione di avere a che fare con 3 Nb, mentre le Autorità a terra stimavano che ve ne fosse una sola, creando così una divergenza di apprezzamenti tra i vari Enti aventi responsabilità di decisioni operative;
- la difficoltà per la caccia di reperire le F. N., non soltanto per l'insufficiente visibilità, ma anche per i ritardi con cui erano stati spesso comunicati gli indispensabili elementi topografici e cinematici, con indicazioni talvolta discordanti tra quelli comunicati da Supermarina e quelli indicati dal Comando in mare;
- il mancato intervento dei cacciatori, nei periodi in cui furono presenti, contro i ricognitori nemici che avevano potuto seguire indisturbati le F. N. per tutto il pomeriggio del 27; cause di ciò: la quota dei ricognitori superiore a quella dei cacciatori, che si tenevan pronti a respingere i siluranti, e la mancanza di radio-telefono per il collegamento immediato e diretto tra navi e velivoli (ancora in fase sperimentale);
- la mancanza di segnali di riconoscimento da parte della caccia, colla conseguenza del doloroso abbattimento di un cacciatore;
- i grandi ritardi nella trasmissione alle navi dei risultati ottenuti dai velivoli siluranti, colla conseguenza che il Comando in mare non aveva potuto tempestivamente valutare le variazioni a proprio vantaggio nella relatività delle forze.

Dalla constatazione delle deficienze si dedussero i provvedimenti da adottare per riuscire ad avere mezzi, armi e modalità esecutive che rendessero possibile l'applicazione delle nuove norme emanate dal Comando Supremo per la cooperazione aereonavale. Non è in questo volume la sede opportuna per intrattenersi su questo complesso argomento di fondamentale interesse operativo.

b) *Supermarina* fece approfonditi rilievi, di cui si riassumono i principali.

Premesso che l'esperienza fatta durante le operazioni non era che una conferma di quanto era già in precedenza stato constatato, *Supermarina* osservava:

- quanto alla ricognizione, considerazioni analoghe a quelle citate nel comma precedente;
- quanto alla caccia, una maggiore autonomia dei cacciatori avrebbe consentito — senza tuttavia variare il vincolo per le F. N. di mantenersi entro le 100-110 miglia dagli aeroporti — alle varie pattuglie una più lunga permanenza nel cielo delle F. N., diminuendo così la frequenza degli avvicendamenti con risparmio di apparecchi e con maggiore continuità di azione protettiva, perché ogni cambio di pattuglia creava una soluzione di continuità più o meno lunga; per facilitare il reperimento delle F. N. occorreva considerare l'opportunità di far guidare i cacciatori da ricognitori veloci, aventi ben maggiore possibilità dei cacciatori monoposti di condurre la navigazione aerea, di avvistare e di intercettare le segnalazioni utili a orientarli; infine *Supermarina* ripeteva considerazioni già riportate nel comma precedente;
- quanto agli aerei offensivi, si riporta testualmente quel che scrisse *Supermarina*: « Lo slancio intrepido con cui gli attacchi sono stati, come sempre, eseguiti dai nostri siluranti e bombardieri è degno della più alta ammirazione. Ma per rendere possibile il pronto sfruttamento dei successi aeronautici da parte delle forze navali è indispensabile che queste li conoscano nel minimo tempo e con sufficiente precisione (1). Perciò bisognerebbe che

(1) Quanto alla precisione, si è già rilevato che i risultati stimati dagli aviatori erano sempre influenzati da un grande ottimismo. Perciò *Supermarina* consigliava quanto è scritto nel periodo successivo.

gli apparecchi reduci dalle loro imprese comunicassero subito in volo ciò che stimano di aver conseguito e che le navi potessero esser tenute, anche durante l'azione, sotto la continua osservazione dei nostri ricognitori: questi sarebbero in grado di rilevare le menomazioni delle navi nemiche con una accuratezza di particolari non consentita agli aerei offensivi, i quali — finito l'attacco — devono allontanarsi al più presto ».

c) Dal canto suo il *Comandante della Squadra navale* si esprime anch'egli in modo molto concordante col Comando Supremo e con Supermarina.

« ...In complesso — concluse l'Amm. Iachino trattando della ricognizione — si può dire che si sono ripetute all'incirca le stesse condizioni già verificatesi nei precedenti incontri in mare col nemico; e cioè noi abbiamo avuto tardive, imprecise e rare informazioni da parte dei nostri aerei, mentre i ricognitori nemici, che pure ci hanno avvistati anche loro molto tardi, hanno potuto mantenere il contatto colla nostra F. N. ininterrottamente dalle 13.40 alle 17.50 del 27... I successivi messaggi di uno stesso ricognitore, che si mantiene in vista della forza navale nemica, permettono un affinamento progressivo degli avvistamenti... [mentre] se i successivi messaggi di scoperta provengono da aerei diversi e differiscono notevolmente tra loro, come generalmente avviene, non vi è alcuna possibilità di affinamento nell'apprezzare la situazione, perché non v'è ragione di dare la preferenza al primo o all'ultimo di tali messaggi, che sono tutti egualmente attendibili, essendo tutti paragonabili a *primi avvistamenti*. »

Dopo aver osservato che il sovrapporsi di segnali dei ricognitori direttamente intercettati dalle navi con messaggi d'avvistamento comunicati da Autorità a terra con qualche ora di ritardo creava confusione e difficoltà di vaglio delle varie notizie, egli proseguiva:

« Il fatto è che nè a bordo, nè nell'ambiente più tranquillo e meglio attrezzato di Supermarina, è stato possibile farsi un'idea neanche grossolanamente approssimata della situazione per tutta la giornata del 27. Anzi l'effettiva consistenza delle forze navali inglesi, che hanno preso parte all'azione nel Mediterraneo, non si è potuta conoscere con una certa sicurezza se non parecchi giorni dopo, in seguito a informazioni avute sulle unità rientrate a Gibilterra. E' necessario far tutto il possibile... per mettere in servizio

apparecchi più moderni e più atti a fare la ricognizione marittima che ci occorre, cioè quella *continuativa*, e non *solamente saltuaria* sul nemico. »

Quanto alla caccia, l'Amm. Iachino, oltre a ripetere constatazioni di fatto (già da noi riprodotte) osservò che « se la scorta della caccia non è del tutto *continuativa*, non si può considerarla presente se non quando la si veda effettivamente ». Concluse poi sulla necessità dei collegamenti in r.t.f. tra navi e cacciatori e considerò che, non avendo il nemico attaccato le navi coi suoi aerei per motivi ignoti e inspiegabili, non si era potuto fare esperienza in proposito.

Mise infine in evidenza che aveva ricevuto da Supermarina le informazioni circa i danni inflitti dai velivoli al nemico con qualche ora di ritardo, troppo tardi per poter influire sulle decisioni operative della Squadra, essendo nel frattempo mutate le posizioni relative delle forze contrapposte ed essendo rimaste troppo poche ore di luce a disposizione.

d) Il *Comando Supremo*, in base all'analisi degli avvenimenti, concluse — a proposito di una delle questioni più importanti, e cioè la reperibilità delle F. N. da parte dei cacciatori — che:

« Supermarina si deve limitare a comunicare a Superaereo col dovuto anticipo il punto in cui è previsto che si trovi all'alba del giorno contemplato la F. N., colla rotta e la velocità che assumerà in quel punto. Fatto questo, ogni successivo intervento si deve ritenere inopportuno.

« Spetta al Comandante Superiore in mare dare la propria posizione di tempo in tempo, e *precisamente ogni volta che cambia rotta o velocità* ».

Seguiva poi uno schema di messaggi da trasmettere a questo scopo, ridotti, per semplicità e speditezza, a soli cinque gruppi cifrati.

Quanto alla quota di volo più opportuna per i cacciatori, il *Comando Supremo* osservò:

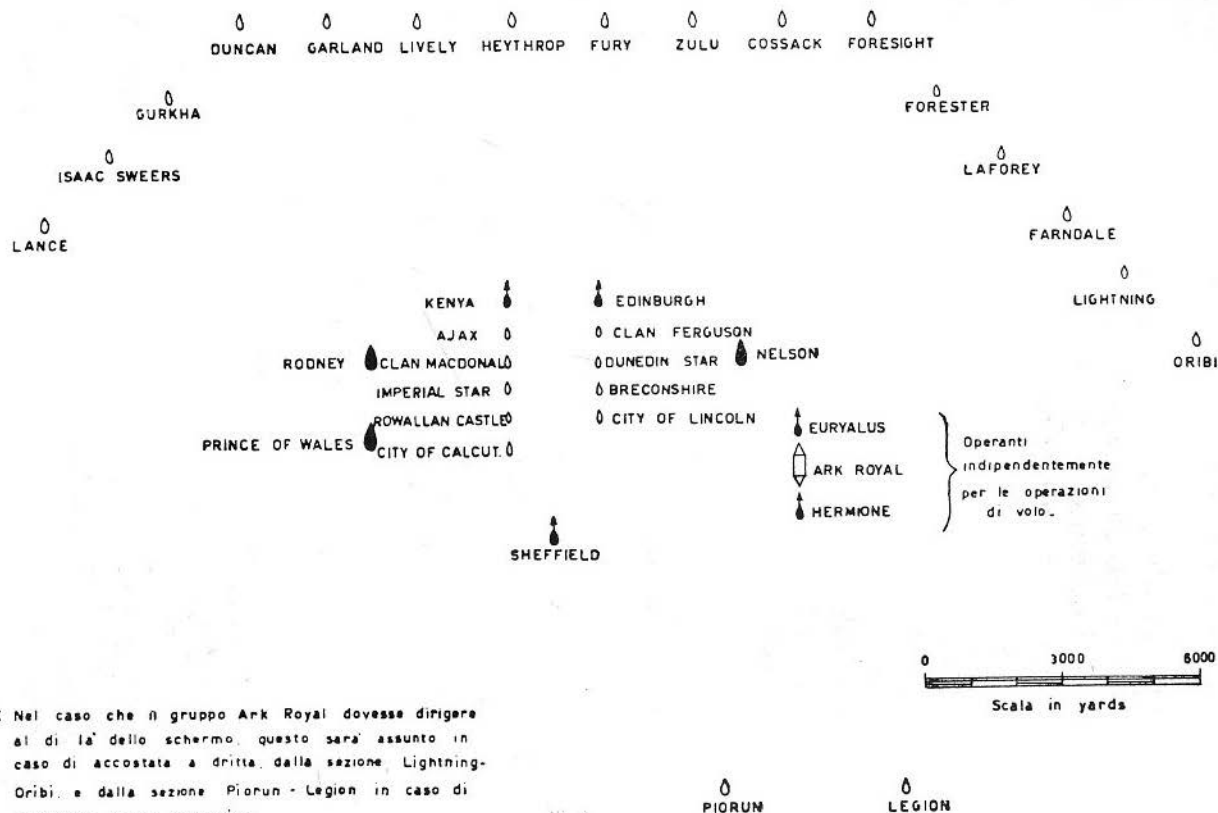
« La quota di volo dipende dal tipo di attività aerea nemica che si vuole contrastare in una determinata fase operativa.

« Nella fase strategica si tratterà generalmente di contrastare i ricognitori (a meno che non ci si trovi entro il raggio d'azione aerosilurante di una base nemica): perciò la caccia dovrà volteggiare ad alta quota (5000 metri in media).

« Nella fase pretattica e tattica (distanza dalla portaerei nemica inferiore a 150 miglia circa), dovendosi contrastare oltre ai rico-

OPERAZIONE "HALBERD"

DISPOSITIVO DI MARCIA DEL GIORNO 27 SETTEMBRE 1941



gnitori anche gli aerei offensivi, i cacciatori dovranno tenersi a quota media (circa 2500 metri). Subordinatamente alla disponibilità di apparecchi, la soluzione perfetta si avrebbe con una pattuglia a bassa quota ed una ad alta quota.

« Generalizzando la radiotelefonìa, le navi potrebbero indicare ai cacciatori la presenza e la posizione dei velicoli nemici ».

8° Lo svolgimento della « Halberd » secondo la relazione dell'Amm. Somerville. (Grafico n. 3)

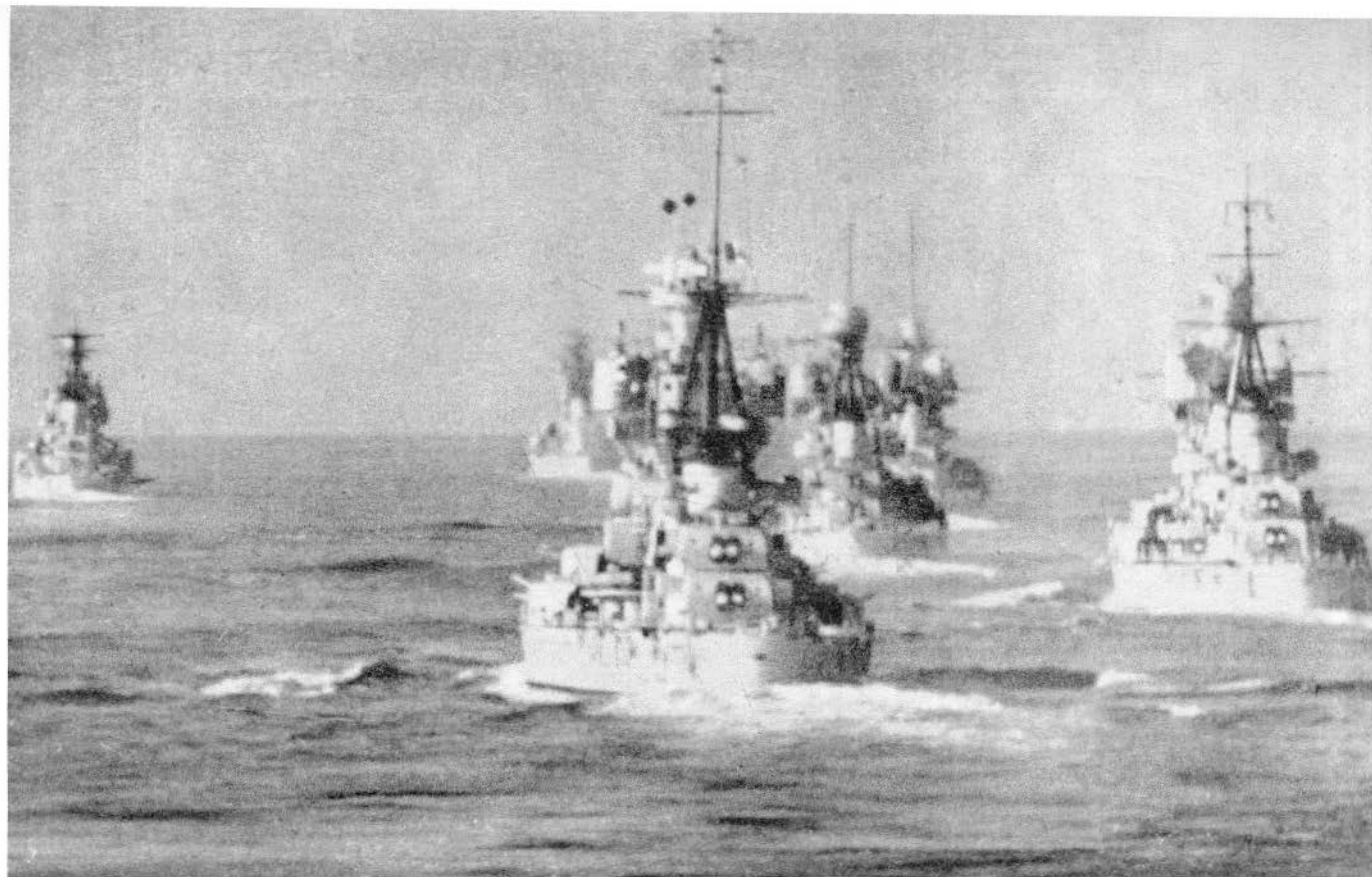
a) La marcia verso levante.

Partiti i vari gruppi da Gibilterra come è stato detto nel 5° paragrafo, le navi furono sempre protette da pattuglie di caccia in volo.

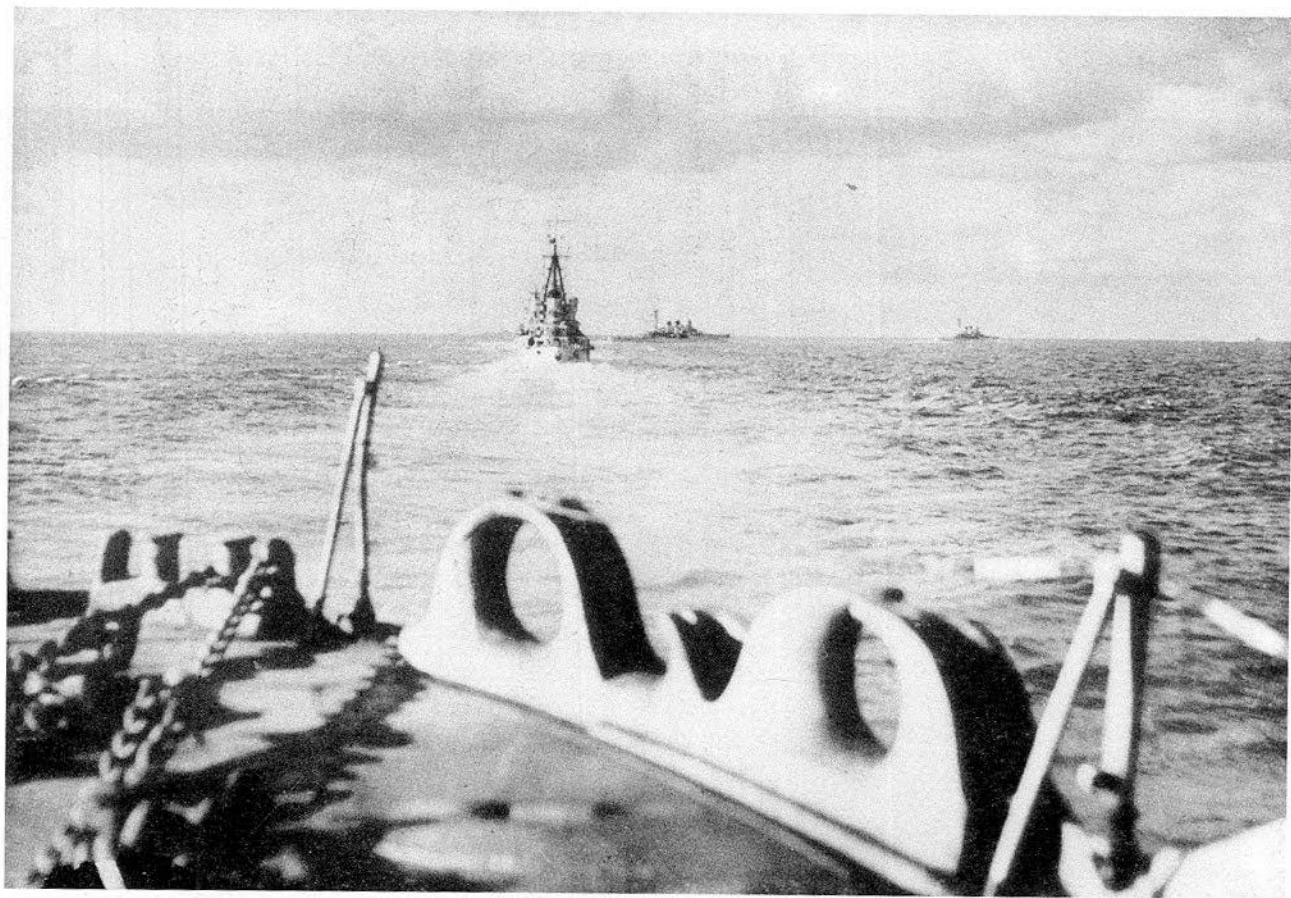
Per disorientare la ricognizione aerea e altre eventuali fonti informative italiane i due gruppi navigarono separati fino alle 08.00 del 27: il gruppo 1 più a sud e il gruppo 2 più a nord, in acque vicino alle Baleari « normalmente libere da traffico mercantile e da aerei, in base all'esperienza fatta » — come scrisse l'Ammiraglio Somerville — avendo gli Inglesi interesse di far scoprire il convoglio il più tardi possibile. Alle 08.00 del 27 si riunirono 40 miglia a NNE di Capo de Fer, proseguendo verso levante a breve distanza l'uno dall'altro e disponendosi poi in un'unica formazione indicata nel grafico n. 5.

Nella giornata del 26 il gruppo 1 si era accorto di essere due volte avvistato da nostri ricognitori, e precisamente intorno alle 09.30 e alle 15.30: la prima volta il ricognitore (un Cant Z.506 della r.m.) non poté essere intercettato per mancato funzionamento del radiotelefono sistemato sul velivolo da caccia capopattuglia; la seconda volta si trattava di una coppia di S.79 scambiati inizialmente per due apparecchi del tipo « Hudson » supposti in trasferimento da Malta a Gibilterra.

Somerville rimase invece persuaso che il gruppo 2 non fosse stato avvistato. Egli scrive: « Nel pomeriggio del 26 un aereo dai colori spagnuoli e colla sigla FARN sulla fusoliera apparve fuori dalle nubi sopra i Ct di scorta [al convoglio] e rientrò nelle nubi. Nessun altro aereo fu avvistato o registrato. Non vi è da ritenere



La Squadra Navale in rotta verso il nemico



Le Divisioni Navali 7^a e 8^a in crociera

che questo aereo coi suoi passeggeri abbiano segnalato la presenza del convoglio ».

Questo aereo, ritenuto spagnolo, era più probabile che fosse francese, data la posizione a nord di Algeri e che fosse proprio quello che alle 15.20 vide il gruppo 2 preceduto dal gruppo 1, come la C.I.A.F. aveva segnalato la sera al Comando Supremo e da questo era stato comunicato a Supermarina: la composizione data era errata soltanto per quanto concerneva le grandi navi, perché il gruppo 2 comprendeva 2 Nb e non 1 Pa. Chè se l'aereo avesse fatto un esatto riconoscimento, si sarebbe venuti a conoscenza della presenza in mare di 3 Nb.

Osservando il grafico n. 5 e confrontandolo col grafico 5bis, che — come si è visto — riproduce la formazione così come fu comunicata alle 16.15 da Superaereo a Supermarina, si constata come l'apprezzamento degli aviatori possa talvolta essere notevolmente diverso dalla realtà e come quel 27 settembre le Autorità a terra abbiano creduto di concludere che c'era in mare una sola Nb britannica.

La formazione fu attaccata — come si è veduto — tre volte fra le 12.55 e le 14.05 da aerei siluranti che colpirono con un siluro la sola *Nelson*, riducendone la velocità massima sostenibile a 18 nodi. (1)

Risulta che lo spirito aggressivo dei velivoli italiani destò la ammirazione degli Inglesi: essi avanzarono intrepidi sotto il fuoco di sbarramento delle navi e dei Ct di scorta, e il velivolo che colpì la *Nelson* « sganciò il siluro da 200 piedi di quota (70 metri) e da 450 yards di distanza (400 metri) colpendo la nave sulla prua a sinistra » e cadendo abbattuto dal lato opposto dopo esserle passato quasi sopra. Degli altri due velivoli della pattuglia, l'uno mancò di poco il bersaglio e riuscì ad allontanarsi, l'altro fu abbattuto dai Ct prima che potesse lanciare.

Secondo gli Inglesi, di 30 aerei (in realtà erano 25), 18 giunsero a distanza utile di lancio e lanciarono, e 10 furono abbattuti (6 da tiro delle navi e 4 dai caccia « Fulmar »). Come si è detto a pag. 52 gli aerosiluranti non rientrati alla base furono sette.

(1) Secondo il rapporto di Superaereo gli attacchi avvennero fra le 13.00 e le 13.30. Probabilmente le ore inglesi vanno dal momento in cui si avvidero dell'avvicinarsi della prima ondata attaccante (12.55) fino al momento in cui l'ultimo velivolo attaccante della terza ondata andò fuori vista dopo aver attaccato (14.05).

Durante lo svolgersi degli attacchi l'Amm. Somerville ricevette alle 14.04 un segnale da un ricognitore della R.A.F., il quale informava che alle 13.40 due Nb e otto Ct erano nel punto lat. $38^{\circ} 20'$ e long. $10^{\circ} 40'$ con rotta 190° e velocità 20 nodi. Perciò alle 14.04 il gruppo avversario si trovava in direzione 70° a 74 miglia dalla *Nelson*. Questa posizione relativa dedotta dalla stima fatta dal ricognitore era errata di circa 10 miglia e di 12° (posizione approssimata reale: 65 miglia per 58° , ossia le Nb italiane erano circa 15 miglia più verso NNE).

L'Amm. Somerville fece allora due ipotesi: o il nemico intendeva incontrarlo presso il limite occidentale del Canale di Sicilia, oppure attirare il grosso inglese verso nordest lasciando scoperto il convoglio per attaccarlo al tramonto con forze leggere. Decise allora di dirigere colle sue tre Nb e sei Ct verso le forze italiane, lasciando 3 Inc e 10 Ct col convoglio, mentre l'*Ark Royal*, protetta da 2 Inc con 2 Ct, avrebbe continuato a operare stando vicino al convoglio.

Contemporaneamente l'Ammiraglio ordinò all'*Ark Royal* d'inviare due Swordfish in ricognizione e di preparare un gruppo di Swordfish muniti di siluri per attaccare le forze italiane.

Poiché tutti i velivoli — eccetto i cacciatori — erano stati tenuti senza benzina per diminuire i rischi d'incendio, in previsione di nostri attacchi aerei alla Pa, l'esecuzione dell'ordine richiese un po' di tempo: i ricognitori decollarono alle 14.48 e 12 siluranti con 4 Fulmar di scorta partirono dall'*Ark Royal* alle 15.40.

Intanto alle 14.25 un nuovo segnale di scoperta aveva comunicato la presenza alle 13.50 di 4 Inc e 8 Ct a 15 miglia per WSW dalle Nb precedentemente segnalate (in realtà erano per SW).

Mentre le navi si stavano raggruppando come ordinato, la *Nelson* dovette ridurre a 15 nodi perché a 18 erano troppo forti le filtrazioni d'acqua attraverso le paratie a poppavia della zona devastata dall'esplosione del siluro.

Allora l'Amm. Somerville modificò le precedenti disposizioni e ripartì le unità in due gruppi:

- Forza A: 2 Nb (*Prince of Wales* e *Rodney*), 2 Inc (*Edinburgh* e *Sheffield*), 6 Ct, al comando dell'Amm. Curteis;
- Forza X: 3 Inc (*Kenya*, *Hermione*, *Euryalus*) e 8 Ct coi 9 piroscafi, al comando del C.Amm. Burrough;
- *Nelson*, in appoggio alla Forza X, data la riduzione della sua

velocità a 15 nodi, e l'*Ark Royal* con 2 Ct nelle vicinanze con libertà di manovra per le operazioni di volo.

Alle 15.00 la Forza A si separò dalla *Nelson* e dalla Forza X (che proseguì per il Canale di Sicilia col criterio nuovo di passare tra Pantelleria e la Sicilia anziché dal lato di Capo Bon), per cercare d'impegnare le forze navali italiane.

Alle 15.06 un segnale della R.A.F. informò che alle 14.45 le F. N. italiane erano state avvistate con rotta a nord e alle 15.43 un altro segnale diede la rotta delle F. N. come diretta alle 15.03 per 60°: le due segnalazioni erano praticamente esatte, perché alle 15.00 le F.N. avevano accostato a dritta per evitare un sommergibile che un Ct aveva creduto di vedere, rimettendo in rotta per nord alle 15.10. La posizione delle F. N. data nel segnale era parecchie miglia più a nord di quella che Somerville aveva stimato in base alle precedenti segnalazioni. (1)

Perciò l'Amm. Curteis giudicò che non avrebbe avuto la possibilità di prendere contatto e piegò verso levante per mantenersi tra la Forza X e le Forze italiane.

Alle 16.50 nessun nuovo segnale era ancora pervenuto dai ricognitori partiti dall'*Ark Royal* alle 14.48, ricognitori che pure eran quasi tutti forniti di radiolocalizzatori della portata di circa 45 miglia. Allora l'Amm. Somerville, stimando che le nostre F. N. continuassero ad allontanarsi verso nord, ordinò alle 16.58 all'Amiraglio Curteis di ricongiungersi col Gruppo *Nelson-Ark Royal*-Forza X.

« Secondo il mio apprezzamento del momento — scrisse lo Amm. Somerville — anche se il gruppo di Swordfish siluranti fosse riuscito a ridurre decisamente la velocità del nemico, non sarebbe stato possibile all'Amm. Curteis di prendere contatto coll'avversario prima del tramonto e conseguentemente sarebbe stato altamente problematico ottenere un importante successo. D'altra parte era essenziale che gli incrociatori [della Forza A] si riunissero al convoglio prima del tramonto, ed anche i Ct dovevano provvedere ad una più efficace scorta per la *Nelson* e per l'*Ark Royal*, ritenendo io inaccettabile una sottrazione di Ct al convoglio per quest'ultimo scopo ».

(1) Da quanto si è precedentemente osservato, questa posizione relativa era più vicina alla reale, perché le F. N. italiane erano circa 15 miglia più a nord di quanto Somerville aveva creduto fino allora.

Così alle ore 17 la Forza A accostò per riunirsi colle altre navi e alle 18.55, appena essa fu giunta in loro prossimità, i vari gruppi si separarono: il convoglio, i 5 Inc e 9 Ct proseguirono per Malta (grafico n. 6); le Nb la Pa e gli altri 9 Ct invertirono la rotta per rientrare a Gibilterra.

Intorno alle 17.40 i siluranti avevano comunicato che non erano riusciti a rintracciare le forze italiane e furono richiamati sull'*Ark Royal*: il mancato ritrovamento fu in parte dovuto anche ad un disservizio nelle comunicazioni di un ricognitore di Malta.

Gli aerei italiani si mantennero ancora nelle vicinanze del convoglio, tenuti in rispetto dal fuoco contraereo e dai Fulmar, finché — caduta la notte — attaccarono per tre volte fra le 20.00 e le 20.40. Il cielo era sereno con una mezza luna brillante di poppa a dritta delle navi, mentre gli attacchi si manifestavano sul lato sinistro, cioè dal lato opposto alla luna. L'Inc *Kenya* e il Ct *Oribi* ritennero di averne abbattuti due, ma nessun nostro velivolo fu abbattuto.

Alle 20.32 il trasporto *Imperial Star* fu colpito di poppa a sinistra da un siluro lanciato da un aereo. (1) Furono asportati il timone ed entrambe le eliche, con allagamento del locale delle macchine. Impossibilitato a proseguire, eventualmente anche a rimorchio, il bastimento fu affondato con bombe di profondità dopo averne trasbordato tutto il personale sui Ct della scorta. Durante lo stesso attacco lo *Sheffield* e l'*Oribi* evitarono per pochi metri i siluri.

L'*Hermione* si distaccò alle 20,30 dalla formazione per bombardare il porto di Pantelleria: eseguì l'azione intorno alle 01.30 del 28, controbattuto — senza essere colpito — dalle batterie della difesa, e si ricongiunse colla Forza X alle 0,5.15.

Tra le 11.30 e le 13.30 del 28 convoglio e scorta entrarono in porto a Malta, senza essere più disturbati durante la navigazione.

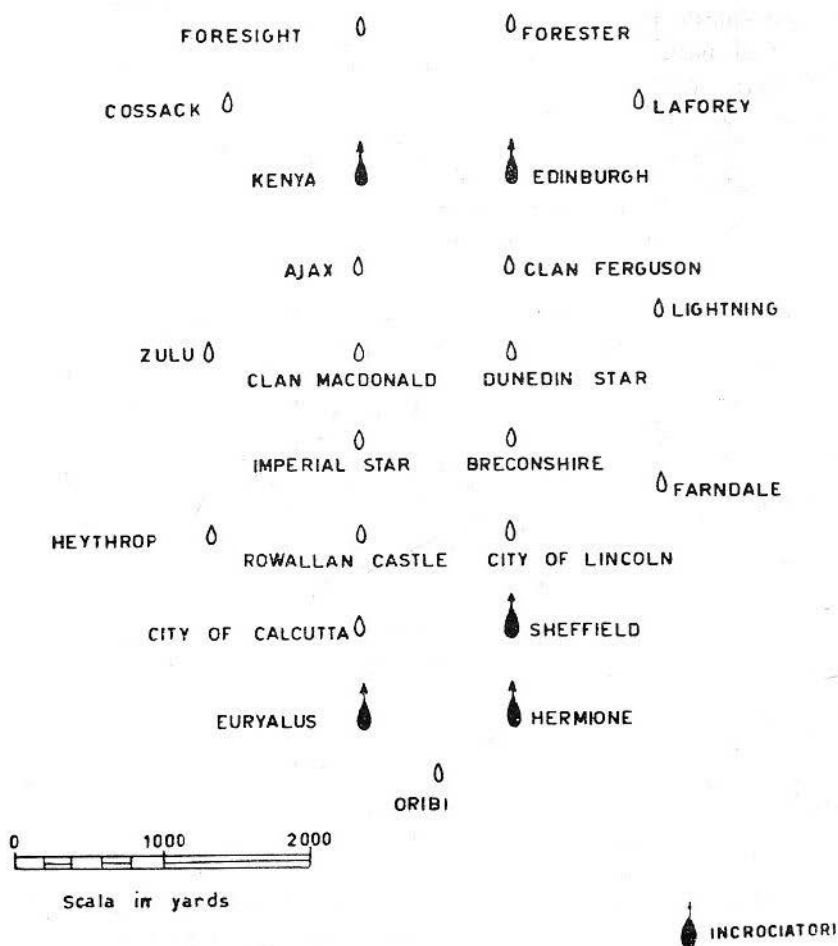
b) Il ritorno a Gibilterra.

Intanto le tre Nb, la Pa e nove Ct della Forza H (Forza A), dopo aver invertita la rotta alle 18.55 del 27 separandosi dal convoglio scortato da tutti gli Inc e dagli altri nove Ct (Forza X), ave-

(1) Attacco eseguito dai due siluranti che, secondo la relazione di Superaereo, avrebbero colpito alle 20.30 un incrociatore e un Ct.

OPERAZIONE "HALBERD."

FORMAZIONE DEL CONVOGLIO NELLA NOTTE DAL 27 AL 28 SETTEMBRE 1941



NOTA: Foresight e Forester avevano le apparecchiature di dragaggio in funzione.

vano preso la via di Gibilterra coll'Amm. Somerville sulla *Nelson* alla velocità di 14 nodi. La mattina del 28 i ricognitori inglesi comunicarono che le F. N. italiane incrociavano nelle acque tra la Sardegna e la Sicilia.

Gli Inglesi si avvidero di essere seguiti da nostri ricognitori (che trasmisero nella giornata tre segnali di scoperta) e si tennero pronti a respingere attacchi, che non si verificarono.

Calata la notte, la velocità della formazione fu ridotta a 12 nodi per diminuire la pressione dell'acqua sulle paratie dei compartimenti allagati della *Nelson*, che aveva la prua immersa di circa 2,5 metri più del normale e aveva imbarcata una quantità di acqua intorno alle 3.500 tonnellate.

Alle 21.00 dello stesso 28 a nord di Algeri la *Nelson* proseguì verso ponente con 3 Ct, mentre l'Amm. Curteis colle altre navi ritornò verso levante per incontrarsi coll'Amm. Burrough che ritornava da Malta colla Forza X dopo avervi lasciati i piroscafi. I due gruppi s'incontrarono alle 10.30 del 29, navigarono riuniti fino al tramonto e poi la *Prince of Wales* con 2 Inc e 6 Ct proseguì a velocità maggiore, mentre la *Rodney* coll'*Ark Royal*, gli altri Inc e Ct, continuò verso ponente con velocità minore (17 nodi).

La *Nelson* ha raggiunta Gibilterra alle 11.00 del 30 settembre; il gruppo « Prince of Wales » vi giunse nel pomeriggio dello stesso giorno e il gruppo « Rodney » il mattino del 1. ottobre.

Il 29 e il 30 settembre, durante la traversata, le forze inglesi ebbero contatti con sommergibili italiani (V. relazione di Supermarina).

Il Ct *Gurkha* evitò per pochi metri alcuni siluri lanciati dal Sm *Diaspro* alle 06.12 in un punto 25 miglia a nord di Capo Bugaroni.

Alle 16.45 i Ct *Legion* e *Lively* dettero la caccia a un sommergibile che aveva lanciato alcuni siluri, ma senza constatare risultati positivi. Il sommergibile doveva essere il *Serpente*.

Alle 10.10 del giorno 30 i due Ct *Gurkha* e *Legion* affondarono dopo insistente caccia il Sm *Adua* 37 miglia a NNW di Capo Tenès (che si trova 85 miglia a ponente di Algeri). Il Sm aveva lanciato quattro siluri contro le navi inglesi, trasmettendo alle 05.20 il segnale di scoperta e dell'attacco effettuato. Rottami venuti a galla dettero subito agli Inglesi la certezza della perdita che ci avevano inflitta.

c) *Il convoglio M.G.2*

Questo convoglio comprendeva tre piroscafi vuoti, che come si è detto dovevano ritornare da Malta a Gibilterra. Essi erano: *Melbourne Star* - *Port Chalmers* - *City of Pretoria*.

Il primo partì da solo a mezzogiorno del 26 settembre, quando la Forza A era in rotta verso il Canale di Sicilia e si trovava ancora a sud delle Baleari. L'Amm. Somerville aveva ricevuto alle 11.41 un messaggio dall'Ammiraglio comandante di Malta, che lo avvertiva che su ciascuno dei tre piroscafi erano stati imbarcati, a loro rischio e pericolo su richiesta del Governatore dell'isola, membri dell'Esercito e della R.A.F. colle loro famiglie. Sebbene questi piroscafi non potessero più considerarsi vuoti, l'Amm. Somerville — tenendo anche conto che egli non era stato consultato sull'opportunità d'imbarcare persone su tali bastimenti — decise di attenersi alle direttive dell'Ammiragliato, che stabilivano di dare la precedenza alla sicurezza delle navi militari anziché a quella di piroscafi vuoti, e perciò non distaccò alcun Ct per la scorta del *Melbourne Star*. Questo raggiunse Gibilterra alle 07.00 del 29 settembre, dopo una traversata senza incidenti.

Gli altri due piroscafi partirono insieme da Malta alle 10.30 del 27 settembre, scortati fino al tramonto (e precisamente fino alle 19.30) dalla corvetta *Gloxinia*. Poi proseguirono da soli, indirettamente protetti dalla Forza X che col convoglio proveniente da Gibilterra attraversava nella stessa notte in senso inverso il Canale di Sicilia passando, come si è veduto, a nord di Pantelleria, mentre i due piroscafi transitavano dal lato sud dell'isola.

La navigazione si svolse tranquilla fino alle 23.20, quando il *Port Chalmers*, che seguiva nella scia il *City of Pretoria*, avvistò uno dei Mas della sezione che era in agguato notturno a SSW di Pantelleria.

Al momento dell'avvistamento il Mas apparve fermo 300-400 metri al traverso a sinistra del *City of Pretoria*, che non lo aveva veduto.

Il Mas mise subito in moto e mosse all'attacco del *Port Chalmers*, che ne percepì il rumore dei motori, accostando sulla dritta finché udì il rumore dei motori avvicinarsi di poppa a sinistra. Accostò ancora per mettere l'attaccante proprio di poppa e aprì il tiro coi suoi 4 pezzi da 102 contro i baffi di prua del Mas, che erano ben visibili.

Il Mas rispose colla sua mitragliera e lanciò un siluro senza colpire; poi, dopo la sesta salva da 102 del piroscapo, si allontanò scomparendo di poppa a dritta.

All'alba del 28 i due piroscafi si distanziarono, proseguendo a velocità normale il *City of Pretoria* e mettendo a tutta forza il *Port Chalmers*. Contemporaneamente alzarono bandiera francese: furono sorvolati entrambi verso le 09.15 da un Cant. Z.506, che ingannato dalla bandiera non li attaccò.

I due bastimenti continuarono in rotta, sempre con bandiera francese, separati fin verso le ore 16. Pochi minuti prima un velivolo, giudicato del tipo « Breda 20 », sorvolò il *Port Chalmers* senza attaccarlo.

Dopo le 16 i piroscafi si riunirono, avendo già oltrepassato il meridiano di La Galite.

Alle 17.25 comparvero tre aerei siluranti che lanciarono contro il *City of Pretoria*, il quale — ammainata la bandiera francese e alzata quella inglese — aprì il fuoco, evitò i siluri colla manovra e gettò subito dopo in mare tre nebbiogeni galleggianti, per mascherarsi alla vista di un sommergibile scoperto di poppa a dritta da due vedette (poteva essere il *Diaspro*, nella cui zona di agguato i due bastimenti stavano transitando).

Questo episodio è riferito nella riportata relazione di Superaereo come un successo dei tre velivoli siluranti che « rimasti nel cielo delle navi, hanno visto affondare entrambi i piroscafi ». Probabilmente furono ingannati dalle fumate dei nebbiogeni galleggianti.

I due mercantili giunsero a Gibilterra il 30 settembre, senza altri incidenti di particolare rilievo (salvo l'impressione di essere seguiti da un sommergibile emerso — che non c'era — nei paraggi della baia di Almeria dopo la mezzanotte del 29 settembre, per cui si gettarono dentro le acque territoriali spagnuole).

9° Considerazioni dell'Amm. Somerville

L'argomento più importante, sul quale l'Amm. Somerville si intrattenne nella sua relazione, fu quello della mancata localizzazione delle F. N. italiane nel pomeriggio del 27.

« Gli ordini di operazione stabilivano chiaramente — egli scrisse — che lo scopo principale di quell'operazione era quello di

far arrivare intatto il convoglio a destinazione e che ogni azione da effettuare contro forze avversarie in avvicinamento doveva essere subordinata al conseguimento dello scopo principale.

« Tuttavia, in nessun momento tali forze costituirono una seria minaccia. La costituirono invece, potenziale e reale, le forze aeree, non solo durante le ore di luce ma anche dopo il tramonto della luna. In queste condizioni il mantenimento in volo di pattuglie da caccia assumeva un'importanza che non poteva essere ignorata...

« Qualora i ricognitori di Malta si fossero potuti mantenere in vista della F. N. nemica per un lungo periodo, i due ricognitori Swordfish [dell'*Ark Royal*] non avrebbero avuto serie difficoltà per stabilire il contatto. Disgraziatamente le comunicazioni r.t., date le condizioni atmosferiche e la congestione del traffico r.t., furono difficili. La congestione fu in parte dovuta ai danni riportati dalla *Nelson*, che costrinsero a impartire nuove istruzioni a modifica del piano operativo stabilito; né si poté ricorrere ai segnali ottici, che avrebbero richiesto molto tempo con una formazione estesa su un fronte di 12 miglia ». L'Amm. Somerville concluse con una critica al modo, come la ricerca della F. N. fu eseguita.

Circa i rischi presentati da operazioni svolte in giorni prossimi al plenilunio egli osservò che esse erano rischiose perché « se il nemico avesse concentrato i suoi velivoli siluranti per attaccare dal tramonto in poi, avrebbe potuto ottenere il grande successo di silurare gran parte del convoglio ».

Egli infine si dichiarò fortunato di non avere avuto danni dal notevole spiegamento di sommergibili italiani, di cui aveva avuta la sensazione, e si congratulò per l'eccellente cooperazione della R.A.F.

10° Qualche rilievo conclusivo

a) In questa operazione, nella quale per ben quattro giorni (27 - 28 - 29 - 30) Supermarina poté seguire attraverso avvistamenti di velivoli e di sommergibili, d'intercettazioni r.t. e di notizie della C.I.A.F. i movimenti delle forze avversarie, si rimane colpiti da due constatazioni già qua e là accennate:

— l'incapacità d'identificare la composizione delle forze inglesi;

— l'esagerazione veramente cospicua dell'apprezzamento dei risultati ottenuti da aerei e da sommergibili nei loro attacchi.

Contro un siluro esploso nella parte prodiera della *Nelson* e contro il piroscafo *Imperial Star* affondato, stanno, secondo gli apprezzamenti (V. relazione di Superaereo):

Affondati	Colpiti
3 Inc (il 27)	1 Nb
2 P.fi (il 28)	1 Pa
	6 Inc
	1 Ct
	tutti il 27

Ossia, su 5 Inc presenti nelle forze britanniche 3 sarebbero stati affondati e 6 colpiti!

Come si è già detto, fu affondato la sera del 27 il solo *Imperial Star*, ma i velivoli avevano riferito di aver silurato 1 Inc e 1 Ct.

A queste perdite inflitte all'avversario dai velivoli bisogna aggiungere due altre unità, che sarebbero state colpite il giorno 29: una dal Sm *Diaspro* e una dal Sm *Serpente*.

Quanto alla mancata identificazione della reale composizione delle forze avversarie, il fenomeno appare inspiegabile perché nella giornata del 27 tutte le navi da guerra e il convoglio navigarono in un'unica formazione; e anche nei tre giorni successivi, quando le navi maggiori erano sulla rotta di ritorno a Gibilterra, continuò l'errore di apprezzare che in mare ci fosse una sola Nb. Soltanto dopo il rientro alla base delle navi inglesi il giorno 30, Supermarina venne a conoscenza che tre erano le corazzate che avevano operato.

Soltanto l'Amm. Iachino ebbe l'intuizione il pomeriggio del 27 che così doveva essere e si regolò di conseguenza, stimando di essere — com'era — in condizioni d'inferiorità.

b) Supermarina in un'analisi dell'operazione, fatta qualche tempo dopo con approfondita valutazione dei fatti, concluse che:

— essendo ormai ampiamente confermato il concetto d'azione britannico di non presentarsi in istato d'inferiorità di forze, facendole però navigare ripartite in più gruppi pronti a riunirsi

al momento in cui si delineasse la probabilità di scontro colle nostre, era indispensabile disporre di una ricognizione capace di penetrare nel dispositivo di marcia nemico per avvistare l'insieme delle forze e non soltanto gruppi isolati;

- poiché le nostre F. N. non avevano convenienza di spingersi a ponente dell'8° meridiano per non perdere il beneficio della scorta aerea basata in Sardegna, sarebbe stato preferibile tenere una Divisione di incrociatori in crociera a levante dell'8° meridiano per costringere le F. N. avversarie a spingersi ben a levante e permettere così al nostro grosso d'intervenire;
- questo intervento, per avere probabilità di successo avrebbe dovuto essere preceduto da attività aerea capace di annullare la superiorità navale nemica;
- la dislocazione dei sommergibili lungo il percorso delle forze inglesi nel Mediterraneo Occidentale non aveva dato i risultati sperati; sarebbe stato perciò preferibile in avvenire, in casi analoghi, concentrare anche i Sm (oltre ai Mas e alle Tp) nel Canale di Sicilia o nei suoi pressi;
- l'arrivo a Malta del convoglio colle forze di scorta aveva dimostrato che gli Inglesi ormai avevano sufficiente conoscenza della posizione degli sbarramenti di mine ed erano consci della presenza di Tp e di Mas; sarebbe perciò convenuto mutare salutarmente il dispositivo di blocco del Canale di Sicilia.

Infine si affacciò l'idea se — tenendo conto che il nostro obiettivo fondamentale era di esaurire la potenzialità di Malta — non convenisse concentrare le offese sui piroscafi anziché sulle navi da guerra, almeno da parte dell'Aeronautica.

11° Bollettini di guerra

BOLLETTINO ITALIANO STRAORDINARIO N. 484

La formazione navale nemica partita da Gibilterra, cui accenna il Bollettino ordinario di ieri n. 482, era composta di un convoglio scortato da una portaerei, da una nave da battaglia, da un numero imprecisato d'incrociatori e da una decina di Ct.

Non appena fu avvistata dai nostri ricognitori, partirono immediatamente dalle basi della Sardegna nostri aerosiluranti: un incrociatore leggero colpito da due siluri è subito affondato (capi equipaggi dei velivoli Capitano Mellej e Tenente Setti); un incrociatore leggero è stato colpito con un siluro (capo equipaggio Tenente Giacopinelli); una grossa unità, colpita da siluro (capo equipaggio Tenente Venturini); un incrociatore leggero, colpito con un siluro (capo equipaggio Tenente Bucceri); un incrociatore da circa 10 mila tonnellate, colpito da un siluro, ha sbandato uscendo dalla formazione (capo equipaggio Capitano Marini).

Subito dopo un altro nostro velivolo, con capo equipaggio il Tenente Cristiani, ha colpito lo stesso incrociatore che è affondato.

I piloti della caccia di scorta hanno notato la messa in acqua di scialuppe di salvataggio.

Una seconda ondata di due gruppi, comandati rispettivamente dal Colonnello Seidl e dal Maggiore Buri, hanno proseguito l'attacco con questi risultati: una nave da battaglia colpita a prua con un siluro, un incrociatore colpito al centro con un siluro, un incrociatore colpito.

In una terza ondata sono stati colpiti: con un siluro, un incrociatore leggero (capo equipaggio del velivolo Capitano Grossi); con due siluri, un incrociatore da 10 mila tonnellate, che è affondato (capi equipaggi dei velivoli Tenenti Barioglio e Cipriani).

Verso sera altra formazione partita dalle basi della Sicilia ha attaccato le unità superstiti e sicuramente colpito con un siluro ciascuno un incrociatore pesante e un cacciatorpediniere (capi equipaggi dei velivoli Capitano Magagnoli e Tenente Silva).

Riassumendo, sono stati sicuramente affondati due incrociatori pesanti e uno leggero, e colpiti più o meno gravemente con siluri una nave da battaglia e un'altra grossa unità imprecisata, sei unità di tonnellaggio minore, un cacciatorpediniere.

Mentre si svolgeva la battaglia avevano luogo furiosi scontri tra i nostri e i velivoli nemici. Sei velivoli inglesi sono stati abbattuti in fiamme: otto nostri velivoli non sono rientrati alle basi.

Devono considerarsi caduti alla testa delle loro formazioni il Colonnello comandante dello stormo e tre comandanti di squadriglia.

Durante questa grande battaglia che è durata dalle 13 alle 22 del giorno 27 i nostri aviatori in magnifica gara di ardimento e con superba noncuranza del pericolo si sono scagliati contro la flotta inglese non solo colla potenza degli esplosivi ma anche col loro coraggio e la loro inarrestabile decisione di colpire.

Delle navi mercantili che formavano il convoglio una è stata silurata da unità sottili della R. Marina nel Canale di Sicilia; un'altra, colpita e affondata al largo delle coste algerine da unità della R. Marina; due altre, per complessive 23 mila tonnellate, sono state affondate nel tratto di mare tra la Sardegna e la Tunisia da aerosiluranti aventi quali capi equipaggi i Tenenti Focacci, Belloni e Di Bella.

BOLLETTINO ITALIANO ORDINARIO N. 486

La flotta inglese, dopo i duri colpi subiti per le azioni della nostra Aeronautica citate nel Bollettino straordinario n. 484, ha sofferto, durante il suo ritorno verso Gibilterra, nuovi danni per opera dei nostri sommergibili operanti nella zona di mare che essa avrebbe dovuto attraversare.

Cinque dei nostri sommergibili sono riusciti ad attaccarla silurando sicuramente due unità.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 29 SETTEMBRE

Un comunicato dell'Ammiragliato, emesso oggi, informa che un importante convoglio britannico navigante nel Mediterraneo Centrale ha raggiunto la sua destinazione, nonostante la persistenza degli attacchi dell'aviazione nemica. Una sola nave mercantile è stata gravemente danneggiata, ed è stata successivamente affondata dalle forze britanniche, data l'impossibilità di rimorchiarla. Non ci sono vittime. Una nave da guerra di scorta è stata pure danneggiata ed ha dovuto ridurre la propria velocità, senza però che la sua capacità offensiva sia stata menomata.

COMMENTO STAMPA DIVULGATO DAL BOLLETTINO
RADIOFONICO INGLESE DEL 30 SETTEMBRE 1941

Un'altra prova della supremazia britannica in Mediterraneo è stata data dalla relazione ora pervenuta dell'Ammiraglio Sir James Somerville sull'azione navale di sabato scorso.

L'Ammiraglio ha detto che una formazione navale britannica fu avvistata nella giornata del 27 settembre u.s. dall'aviazione italiana, e sottoposta all'attacco di tre formazioni di aerosiluranti, scortati da numerosa caccia, mentre bombardieri in quota sorvolavano la formazione navale britannica senza lanciare bombe. La difesa britannica è immediatamente entrata in azione abbattendo, per mezzo della caccia navale, 4 aerosiluranti ed un cacciatore, e danneggiandone altri, mentre 6 aerosiluranti ed un caccia nemici vennero abbattuti dalle artiglierie c.a. della Flotta.

Nel corso di questi attacchi la *Nb Nelson* è stata colpita da un siluro, ed in seguito a ciò ha dovuto ridurre la propria velocità; non vi sono però vittime tra l'equipaggio.

Un ulteriore attacco nemico è stato intercettato e respinto dalla caccia della Marina, mentre il convoglio raggiungeva la sua destinazione.

Durante tutta l'azione è stata notata la presenza in mare di una forza navale italiana, la quale ha operato con azione evasiva e non è stato possibile costringerla al combattimento.

Viene inoltre ufficialmente precisato che le perdite britanniche ammontano soltanto ad una nave mercantile affondata ed ai danni riportati dalla *Nelson*, oltre alla perdita di 3 aerei da caccia.

CAPITOLO III

LA LEGGENDARIA IMPRESA DI ALESSANDRIA

(Notte 18-19 dicembre 1941)

CENNO DELLA PRIMA BATTAGLIA DELLA SIRTE

(17 dicembre 1941)

Tra le « battaglie in porto » questa di Alessandria è — per i risultati conseguiti — di gran lunga la più importante ed ha costituito, per così dire, una risposta alla « notte di Taranto » del 12 novembre 1940. Per questo motivo la includiamo in questo volume, ricordando ai lettori che tutte le imprese dei mezzi navali d'assalto sono narrate con esauriente documentazione nel volume XIV « I mezzi d'assalto », di questa serie.

12° L'insieme dell'operazione

a) *La preparazione.*

Premettiamo che il 14 e il 25 novembre 1941 la Marina britannica aveva rispettivamente sofferto, per merito di due sommergibili germanici (U.81, C.te Guggenberger; U.331, C.te Von Tiesenhhausen), la perdita della Pa *Ark Royal* nel Mediterraneo Occidentale e della Nb *Barham* nel Mediterraneo Orientale. Inoltre, il 15 dicembre, era stato affondato al largo di Alessandria da un sommergibile tedesco l'Il *Galatea*. (1)

(1) Dell'affondamento della *Barham* noi avemmo sicura notizia dopo vari mesi, perché il sommergibile credette di aver colato a picco un incrociatore.

Non basta; il 9 dicembre la Marina britannica aveva perduto al largo dell'Indocina le due navi da battaglia *Repulse* e *Prince of Wales*, affondate da velivoli giapponesi.

Stava essa, quindi, attraversando una crisi di potenza.

L'impresa di Alessandria, ottenendo la messa fuori uso di altre due corazzate per quasi tutta la durata della guerra in un momento in cui la Gran Bretagna non aveva disponibilità di navi per sostituirle, fu la determinante di una situazione di netto nostro predominio nel Mediterraneo che — se avessimo avuto la disponibilità di nafta — avremmo potuto sfruttare anche per operazioni offensive oltre che intensificare il traffico colla Libia, obiettivo cui si doveva dare la precedenza.

Fatta questa breve premessa, che inquadra l'impresa nella situazione determinatasi verso la fine del 1941, si ritiene utile darne il quadro d'insieme riferendoci principalmente alla sobria, e perciò eloquente, relazione che ne fece Supermarina per il Comando Supremo il 9 gennaio 1942.

L'operazione di forzamento di Alessandria era già stata tentata due volte nel corso del 1940; entrambe le volte essa era stata troncata agli inizi, essendo stati affondati i sommergibili destinati al trasporto degli operatori, *Iride* e *Gondar*. (1)

Dopo di allora la mancanza di precise notizie sulle difese di quella base e le maggiori probabilità di riportare successi contro gli obiettivi dei porti di Malta e Gibilterra avevano fatto desistere da altri tentativi.

(1) L'*Iride* stava effettuando il 22 agosto 1940 nelle acque del Golfo di Bomba in Cirenaica alcune prove per la sistemazione dei mezzi d'assalto che aveva imbarcati per la missione contro Alessandria, quando furono avvistati tre aerei siluranti avversari. Dato il basso fondale, l'*Iride* — non potendo immergersi — dovette affrontarli in superficie aprendo il fuoco colle mitragliere, ma un siluro colpì il sommergibile che affondò rapidamente. Erano circa le 21.15 del 22 agosto 1940.

Il *Gondar* era partito da La Spezia il 21 settembre 1940 per trasportare fin davanti al porto di Alessandria mezzi d'assalto destinati a violarlo, quando, il 29, già giunto in zona, ebbe ordine di sospendere la missione (perché la M. F. era nel frattempo uscita in mare) e di rientrare a Tobruk. Verso le 20.30 avvistò unità leggere nemiche; immersosi, subì un'ininterrotta caccia con lanci di bombe fino alle 08.30 del successivo giorno 30 settembre. Data l'impossibilità di sottrarsi alla caccia, il comandante decise di emergere e di affondare il battello per cautelare il segreto dei mezzi d'assalto. Il *Gondar*, venuto in superficie si trovò attorniato da due Ct (*Stuart* e *H.22*) e da una corvetta, mentre nel cielo volteggiava un aereo. Il sommergibile fu autoaffondato dall'equipaggio. Erano circa le 08.30 del 30 settembre 1940, circa 70 miglia a ponente di Alessandria.

Lo studio dell'operazione (cui fu dato il nome convenzionale di « G.A.3 ») era stato ripreso nel novembre 1941, essendo state raccolte intanto attendibili notizie sulle difese e sulle modalità di vigilanza all'entrata della rada di Alessandria ed essendovi nello stesso tempo pronti ad agire nuclei di operatori perfettamente addestrati.

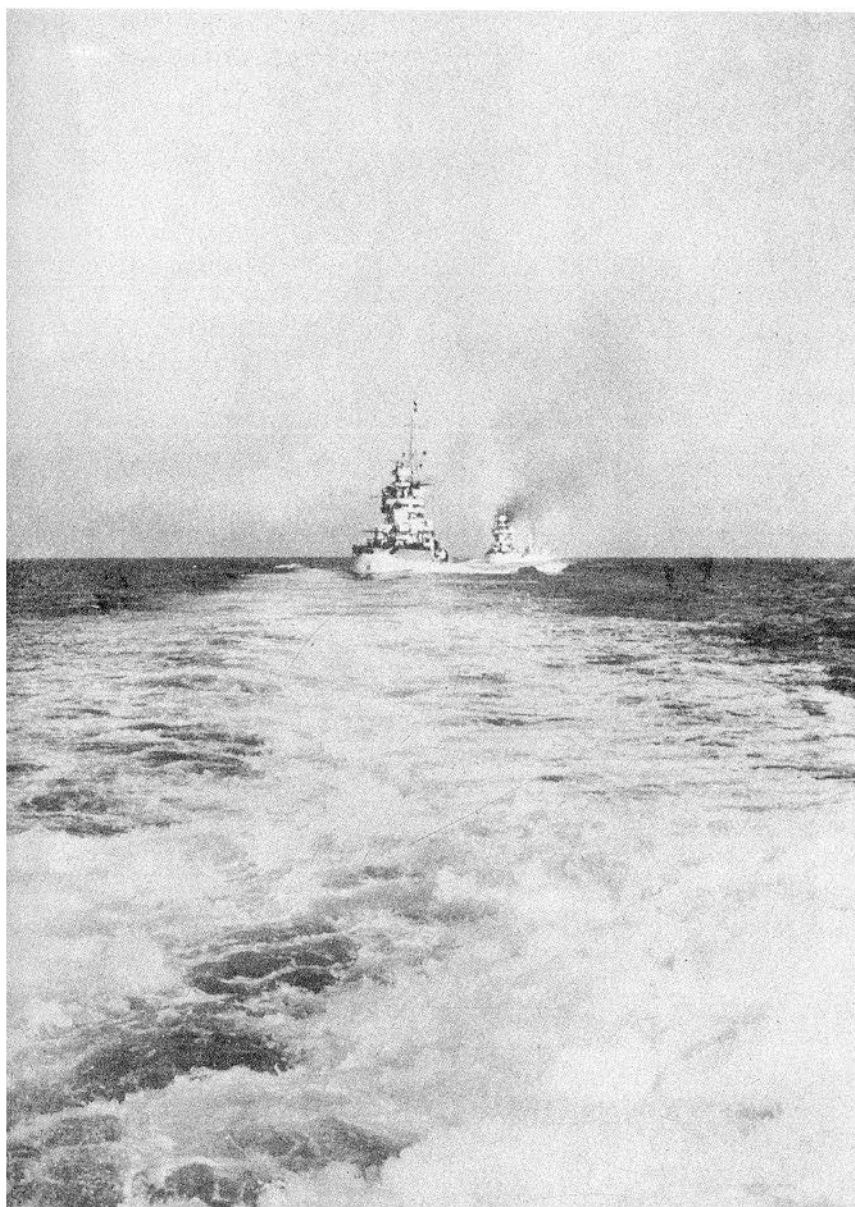
Fu allora decisa l'esecuzione dell'impresa per il periodo del novilunio di dicembre (dal 14 al 20), essendo ancora in quella zona la temperatura dell'acqua abbastanza mite (intorno ai 15°) e quindi sopportabile durante lunghe immersioni.

Le principali difficoltà da superare derivavano da:

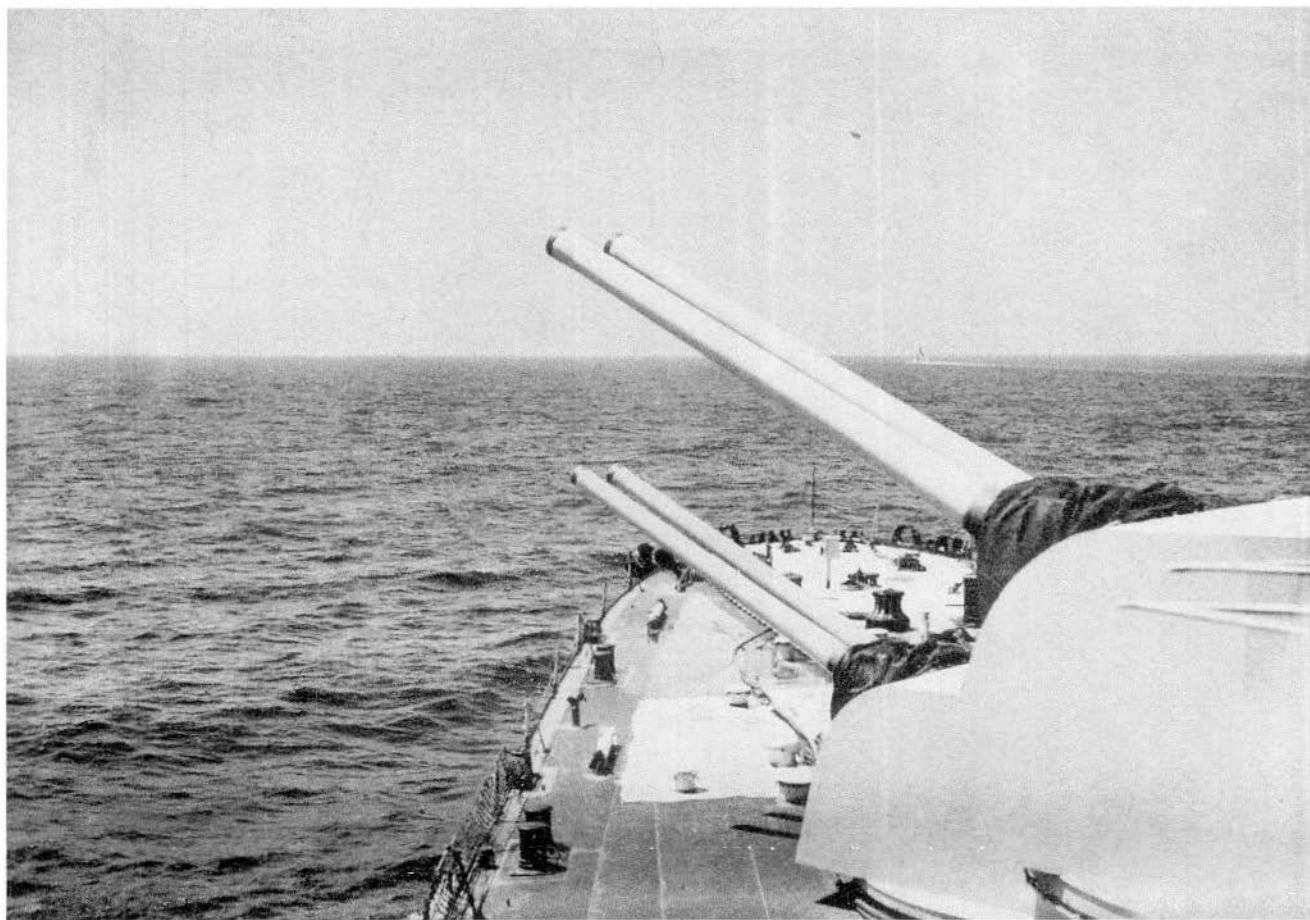
- necessità per il sommergibile trasportatore di avvicinare la costa nemica di giorno per poter utilizzare i pochi punti di riferimento offerti da un litorale basso, correndo l'alea di essere scoperto dall'avversario senza avere la possibilità di sfuggire a cagione dei bassi fondali;
- necessità per il sommergibile di non oltrepassare gli sbarramenti difensivi per non correre il rischio mortale di incappare in qualche mina, col conseguente inconveniente di far compiere ai mezzi d'assalto un percorso molto lungo (circa 5 miglia in un tempo di due ore e mezza) per giungere all'imboccatura del porto;
- non del tutto esaurienti notizie circa le ostruzioni del porto, per quanto fosse probabile che l'avversario non avesse potuto predisporre ostruzioni complete e pesanti, data la profondità di 17 metri; (1)
- impossibilità quasi assoluta di recuperare gli operatori alla fine della loro missione.

Per assicurare il segreto dell'operazione furono (come per tutte le operazioni dei mezzi d'assalto) impartiti ordini verbali al Comandante della X flottiglia Mas (C.F. Ernesto Forza) e scritte

(1) Erano state accertate le seguenti difese: zona minata a 20 miglia verso nordovest dal porto — linea di ginnoti (grosse mine posate sul fondo con esplosione a comando elettrico da terra) disposta in profondità di 27 metri su un raggio di circa 6 miglia a partire dal porto — linea di cavi avvisatori (funzionanti per induzione elettrica) in zona più ravvicinata — gruppi di ginnoti in posizioni conosciute (nel documento, battuto a macchina, è proprio scritto « conosciute »; ma viene il dubbio che possa trattarsi di un errore di dattilografia) — sbarramenti retali all'imboccatura, di non difficile forzamento — linea di unità in vigilanza foranea all'esterno della zona minata.



Gruppo d'incrociatori in navigazione



Pronti ad aprire il fuoco

lettere personali alle Autorità dell'Egeo (Amm. Inigo Campioni, Governatore del Dodecaneso, e C.V. Corso Pecori Giraldi, Comandante Superiore Forze Navali dell'Egeo settentrionale, con sede al Pireo).

Però queste lettere, portate da due tenenti di vascello della X Mas, dicevano soltanto che questi avrebbero informato verbalmente i Comandanti destinatari dello scopo e avrebbero chiesto di essere autorizzati a prendere accordi con quelli tra i loro Comandi e Servizi che avrebbero dovuto concorrere al successo dell'impresa « colle cautele di segretezza che il caso richiede », ossia senza rivelare il perché sarebbe stato chiesto il loro concorso.

Questo concorso concerneva:

- Da parte di Egeomil: esecuzione di ricognizioni aeree fotografiche per seguire la situazione delle unità nel porto di Alessandria e per rilevare i loro posti di ormeggio; esecuzione di bombardamenti aerei del porto nelle prime ore della notte, in cui sarebbe stata eseguita l'impresa, per distrarre l'attenzione dell'avversario e per facilitare l'individuazione degli obiettivi al sommergibile ed agli operatori in avvicinamento; invio di un sommergibile a Bocca di Rosetta (estremità orientale della baia di Abukir) nei giorni successivi a quello dell'operazione per il caso che gli operatori avessero potuto evadere dalla città di Alessandria.
- Da parte di Marisudest (C.V. Pecori); coordinazione dei compiti delle due Forze aeree (Egeo e X CAT (1) e trasmissione sollecita al sommergibile trasportatore di ogni notizia d'interesse operativo e meteorologico, coll'assistenza del C.F. Forza che sarebbe arrivato al Pireo al momento opportuno (vi giunse in volo il 9 dicembre).

Intanto era stata iniziata il 18 novembre la seconda offensiva britannica in Africa settentrionale (la prima era dell'anno precedente), la cui prima fase si concluse a Tobruk l'8 dicembre, per riprendere subito dopo e arrestarsi l'11 gennaio 1942 davanti ad Agheila. L'avanzata delle truppe inglesi imponeva alle unità na-

(1) Il X CAT, come si è visto nel Capitolo I, era dislocato nel Mediterraneo Orientale (suddiviso tra Cirenaica e Creta); una parte però era stata trasferita sul fronte russo nel mese di giugno.

vali frequenti uscite in mare per appoggiare con azioni offensive la marcia delle forze terrestri lungo la fascia costiera e per proteggere i rifornimenti avviati via mare da Alessandria a Tobruk. Vi era quindi probabilità di non trovare le navi in porto, e per questo l'operazione fu ritardata fino al periodo del novilunio di dicembre (come si è detto), quando si giudicò la situazione generale più favorevole.

Fu prescelto il sommergibile *Scirè* (veterano di altre analoghe imprese a Gibilterra) col suo esperto comandante, il C.F. Junio Valerio Borghese, e col suo impareggiabile equipaggio.

Esso partì da La Spezia il 3 dicembre e giunse a Lero il giorno 9, portando nelle apposite custodie cilindriche esterne tre apparecchi d'assalto tipo « S.L.C. » (Semovente Lunga Corsa), noti coll'appellativo scherzoso di « Maiali ». Gli operatori, per evitare loro una lunga traversata subacquea che avrebbe dannosamente influito sulla loro efficienza fisica, furono inviati in volo a Rodi l'11 dicembre e il 12 raggiunsero Lero. Erano:

S.L.C. n. 221	- T.V. Luigi Durand de la Penne
»	» - Capo Palombaro di 2° cl. Emilio Bianchi
S.L.C. n. 222	- Cap. A.N. Vincenzo Martellotta
»	» - 2° Capo Palombaro Mario Marino
S.L.C. n. 223	- Cap. G.N. Antonio Marcegaglia
»	» - Palombaro Spartaco Schergat
Di riserva	- Ten. D.M.c. Luigi Feltrinelli
»	» - Palombaro Luciano Savarè
Di riserva	- S.T. Med. c. Giorgio Spaccarelli
»	» - S. Capo Palombaro Armando Memoli.

Il S.T. Medico Spaccarelli era anche il sanitario della spedizione.

Quali obiettivi erano assegnate agli operatori le più importanti unità: navi da battaglia e portaerei, con preferenza per queste ultime.

b) *L'esecuzione.*

Lo *Scirè* lasciò Lero alle 07.20 del 14 dicembre, raggiungendo il punto dove doveva posarsi sul fondo, per consentire la fuoruscita degli operatori, la sera del 18.

Nei due giorni precedenti la sua partenza e durante la traversata le condizioni meteorologiche sfavorevoli con vento burrascoso da nord non permisero le ricognizioni su Alessandria, ma l'andamento delle isobare faceva prevedere un miglioramento con probabile rotazione del vento verso sud, il che significava mare calmo presso la costa africana e quindi possibilità di eseguire l'operazione.

Infatti, così avvenne, e il 17 un velivolo dell'Egeo riuscì a compiere un preciso rilievo dell'obiettivo segnalando la presenza in porto di due Nb e calma di mare al largo di Alessandria.

Tali notizie, subito comunicate allo *Scirè*, decisero il comandante Borghese — che era in attesa di conferma della situazione del porto — di portare a termine la missione affidatagli. Fu però informato che, per le condizioni meteorologiche generali, i previsti bombardamenti aerei non sarebbero stati eseguiti. Fu inoltre avvertito che « est probabile forze nemiche restino in mare prossimi giorni in contrasto nostra attività ». (1)

(1) A partire dal 13 dicembre l'urgenza di alimentare, con abbondanti rifornimenti, la resistenza delle truppe in ripiegamento di fronte a quelle britanniche, aveva indotto la Marina a svolgere a protezione di numerosi convogli un'intensa attività, nella quale erano impegnate tutte le unità di cui disponeva la Squadra Navale. Il 14 era stata silurata la *Vittorio Veneto* durante la prima operazione del genere, denominata « M.41 »; il 17 sera si era svolta la Prima battaglia della Sirte, proprio mentre lo *Scirè* era in vista di Alessandria.

Questa azione fu determinata dal casuale incrociarsi di due operazioni di rifornimento:

- una italiana (denominata « M.42 »), con partenza da Taranto, per l'approvvigionamento del nostro fronte libico per mezzo di 4 piroscafi che — data la loro importanza — erano protetti e scortati dalla quasi totalità delle nostre forze navali;
- una britannica, con partenza da Alessandria, per l'urgente rifornimento della base di Malta per mezzo del grosso trasporto ausiliario *Breconshire*, scortato da 3 Inc e 8 Ct (ai quali si aggiunsero altri 3 Inc e 8 Ct provenienti da Malta) senza Pa, perché allora la M. F. non ne aveva.

Entrambi gli avversari ebbero, grazie ad avvistamenti da parte di aerei e di Sm, tempestive notizie sulla reciproca partenza dalle basi, sulla loro entità e sui loro successivi movimenti. Però i ricognitori italiani segnarono costantemente il grosso piroscafo inglese come una corazzata.

L'incontro delle opposte forze avvenne nel tardo pomeriggio del 17 dicembre ed il conseguente contatto balistico ebbe brevissima durata per la sopravvenuta oscurità e per la decisione dell'Amm. Vian (che comandava le forze britanniche) di evitare uno scontro in evidenti condizioni d'inferiorità.

Infatti, escludendo le navi destinate alla scorta diretta dei convogli, si trovarono di fronte: da parte italiana 3 corazzate, 2 incrociatori pesanti, 10 Ct; da parte inglese 4 incrociatori leggeri e 12 Ct.

Prima del contatto balistico la Forza inglese era stata sottoposta a ripetuti attacchi aerei di bombardieri e di siluranti, senza riportare danni apprezzabili.

Col favore della notte i due opposti convogli, che erano stati tempestivamente dirottati, ripresero le loro rotte giungendo regolarmente ai porti di destinazione:

Lo *Scirè* eseguì regolarmente la missione, iniziando l'avvicinamento ad Alessandria il giorno 18. Sfuggendo all'attiva vigilanza avversaria raggiunse verso le ore 20 il punto stabilito circa 2000 metri a nord del porto di Alessandria e si posò in 15 metri di fondo. Subito dopo gli operatori fuoruscirono dallo scafo e poco dopo le ore 21 si allontanarono, in ottime condizioni fisiche, verso la meta coi loro « Maiali » estratti dalle custodie cilindriche.

Lo *Scirè* recuperò due operatori di riserva, usciti per aiutare la messa in opera dei Maiali. Rientrato a Lero per sbarcarvi il S.T. Medico Spaccarelli, che era stato colpito da grave malore mentre era intento a mettere in opera i Maiali, proseguì per La Spezia dove giunse il 29 dicembre.

La missione dei sei « arditi del mare » ebbe pieno successo col semiaffondamento (« semi » perché le navi colpite si posarono sul fondo del porto) delle Nb *Queen Elizabeth* e *Valiant* e della grossa petroliera della flotta *Sagona*.

Il 18 era partito da Lero il Sm *Zaffiro* (C.C. Giovanni Lombardi) per la missione dell'eventuale ricupero degli operatori che fossero sopravvissuti e sfuggiti alla cattura. Esso sostò nella zona stabilita nelle notti dal 23 al 25 dicembre, ma — non essendosi presentato sulla spiaggia alcun operatore — rientrò alla base, dopo aver compiuto la sua non facile missione, gravida anch'essa di rischi perché si trattò di restare quasi tre giorni presso la costa nemica facendo frequenti apparizioni allo scopo di prendere contatto cogli attesi operatori.

Per alcuni giorni fu anche esplorata con aerei dell'Egeo la congiungente Rodi-Alessandria, nella speranza che qualche ope-

soltanto la motonave *Napoli* fu colpita da un siluro, senza tuttavia riportare gravi danni, il mattino del 18 prima di entrare a Tripoli.

Da parte nostra furono gravemente danneggiati, venendo a collisione tra loro per un errore di manovra, i due Ct *Corazziere* e *Granatiere*: riuscirono tuttavia a raggiungere un porto greco.

Il 19 gli Inglesi perdettero su uno sbarramento di mine a levante di Tripoli l'incrociatore *Neptune* e il Ct *Kandabar*, e l'incrociatore *Aurora* riuscì a stento a rientrare a Malta, colpito da una mina, mentre l'incrociatore *Penelope* ebbe danni minori per una mina esplosa contro i suoi paramine, durante il tentativo da esso fatto per soccorrere il *Neptune*. Queste unità facevano parte della Forza K (3 Inc e 4 Ct) uscita da Malta ad alta velocità per intercettare il nostro convoglio, che proseguiva per Tripoli dopo lo scontro della Sirte.

Questo combattimento, avvenuto al largo del Golfo della Sirte, è descritto nel Volume VII « La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale » di questa serie.

ratore fosse riuscito ad evadere su qualche imbarcazione e tentasse di raggiungere l'isola.

13° Le traversate dello SCIRE'

Poiché si tratta di un evento, nel quale i fattori morali hanno grande rilievo, riproduciamo la narrazione fatta dal comandante Spigai nel suo libro « Cento uomini contro due flotte » con una stilistica affascinante, che fa vivere al lettore le vicende narrate. Poiché il comandante Spigai era allora al comando di uno dei sommergibili del Grupsom di Lero, la sua esposizione ha l'efficacia di una testimonianza. Noi la integreremo qua e là con qualche precisazione documentata.

« La sera del 9 dicembre 1941 il vento impazzava nella profonda e oscura baia di Portolago, nell'isola di Lero. Sulla banchina alla base della quale le onde morte di risacca soffiavano come fochie infilandosi nelle tane e nelle fessure, un gruppo di uomini di mare, tra i quali l'autore di questo libro, aspettava che la notte partorisce un figlio ancora più nero di lei. E l'attesa fu breve: pilotato dal « demonio » Borghese, lo *Scirè*, coi suoi cassoni roridi del bacio dell'alto mare, giunse presto in vista e, benché duramente battuto dal vento, portò con precisione la poppa aguzza come una coda di lucertola a pochi metri dalla banchina.

« Accogliemmo Borghese, Ursano (1) e gli uomini dello *Scirè* nel modo migliore concesso dalle francescane sistemazioni della caserma sommergibili, già bombardata più volte, e sulla quale come su tutta l'isola, incombeva, senza che noi allora lo sapessimo, uno straordinario e implacabile destino. (2)

« Lo *Scirè* giungeva quella sera del 9 dicembre dopo sei giorni di navigazione invernale, parte della quale compiuta in compagnia notturna con un sommergibile nemico, che gli stette a fianco per circa un'ora ritenendolo probabilmente della stessa razza ».

(1) Il T.V. Antonio Ursano era l'Ufficiale in 2^a del sommergibile.

(2) L'A. si riferisce alla grande « battaglia » di Lero da lui descritta nel suo libro « Lero ». La descrizione documentata dell'epico evento è contenuta nel Volume XVI « Avvenimenti in Egeo dopo l'armistizio », di questa serie.

A questo proposito si legge nel rapporto di missione del Comandante Borghese:

« Alle 21.10 del 5 dicembre, circa al traverso di Taormina, a distanza di 6 miglia avvisto un sommergibile che si ritiene nemico. Ai segnali di riconoscimento risponde con radi lampi bianchi. Avendo ordine di non attaccare sommergibili, prendo direttamente rotta per il punto n. 1 dell'ordine di trasferimento (rotta 177°).

« Alle 21.20 il sommergibile nemico prende rotta parallela alla mia alla distanza di 5000 metri (notte lunare chiara) e si naviga di conserva fino alle 22.10, quando il sommergibile nemico inverte la rotta e torna al suo punto di partenza sotto Taormina.

« Alle 23.30 dò il segnale di scoperta del sommergibile nemico. »

Così pittorescamente commenta l'episodio il Comandante Spigai:

« Queste curiose scene tra sommergibili accadevano abbastanza spesso per la riluttanza dei sommergibilisti a ricorrere ai segnali di riconoscimento, che ponevano chi li faceva in tremenda inferiorità rispetto all'altro sommergibile, se nemico. [In questo caso, tuttavia, era avvenuto uno scambio di segnali senza conseguenze]. I sommergibilisti poi, come gli aviatori, sono sempre un po' disordinati colle carte (per mancanza di spazio o di luce nei posti di comando) e così vanno in giro come Iddio vuole. Da questi incontri scaturivano talvolta scambi di siluri o di bombe a casaccio, non sempre con assoluta certezza che si trattasse di amici o di nemici; ma in genere nel dubbio, si cercava di evitare catastrofi tra amici e si finiva col lasciar passare tra le maglie anche qualche nemico. Ciò accadeva soprattutto nei punti chiave, ove le rotte erano utilizzate da ambedue gli avversari. Per non essere attaccati dagli aerei c'erano fumate colorate, che cambiavano tutti i giorni. Siccome non ce le ricordavamo mai, facevamo fumate con colori mescolati che andavano bene per tutti gli aerei, perché anche i piloti erano sempre in dubbio come noi. In altre zone, invece, la situazione era chiara e non si poteva ricorrere ad alcun trucco per avere il tempo di tagliare la corda sott'acqua.

« Il cul di sacco del Mediterraneo Orientale, tra Alessandria, Giaffa, Caifa, Beirut, Alessandretta, Famagosta, fino a Bagasse (a nord di Cipro), era una di tali zone senza equivoci e vi passammo settimane sudando sangue. Lo *Scirè* era diretto a uno dei

poli di quella zona tremenda e la sua impresa — giudicata a priori — si presentava tecnicamente quasi impossibile. Si trattava di un mezzo ormai perfetto, armato col miglior equipaggio subacqueo che sia forse mai esistito, ma l'unità non poteva contare nemmeno sull'unico elemento favorevole, il maltempo invernale, perché la impresa doveva obbligatoriamente compiersi in una notte di bonaccia. Chi è stato sommergibilista conosce il significato sinistro di tali parole...

« Nulla accadde allo *Scirè* durante la marcia di avvicinamento, salvo la sacramentale tramontana che insegue sempre chi naviga dall'Egeo verso l'Africa. La sera del 17, Borghese — tenuto conto dei vari elementi — decide di rinviare l'esecuzione del tentativo al giorno 18 ».

Scriva nel suo rapporto a questo proposito il Comandante Borghese:

« Alle 06.25 del 16 dicembre immersione per navigazione occulta.

« In seguito al mare grosso e alla mancanza di notizie precise sulla consistenza delle unità nemiche in porto, decido di rimandare l'azione di 24 ore portandola dalla notte fra il 17 e il 18 alla notte fra il 18 e il 19. Pertanto pendolo sul punto dove mi trovo: circa lat. 32° 30' long. 30° 00'' [85 miglia per NNE da Alessandria]... ».

La sera del 16 alle 21.25 Supermarina comunicò allo *Scirè* che il mare ad Alessandria era calmo, che l'attività aerea non si era potuta svolgere per le sfavorevoli condizioni meteorologiche, che sarebbe stata tentata il giorno dopo e che 10 miglia a nord di Sollum erano state segnalate forze avversarie costituite da incrociatori con una corazzata.

« Alle 05.05 del 17 dicembre (continua Borghese) — dato il punto ottenuto [con osservazioni astronomiche], date le condizioni meteorologiche favorevoli [la sera prima il vento da nord era caduto e si era messa una brezza da sud] — decido l'azione per la sera del 18, sperando ricevere frattanto informazioni precise sulla presenza di navi in porto...

« Alle 19.06 del 17 dicembre un telegramma da Atene mi dà conferma della presenza di due navi da battaglia in porto... e continuo l'avvicinamento con rotta 181° ».

Nella giornata del 17 lo *Scirè* aveva ricevuto due dispacci da Marisudest, dove si trovava il Comandante Forza.

Il primo, delle 22.15 del giorno 16, ricevuto alle 04.02 del 17, diceva: « Oggi causa visibilità scarsa impossibile fotografare et ricognizione vista et bombardamento alt Presenza probabile porto due navi da battaglia semialt all'alba sarà eseguita ricognizione alt Previsioni tempo buone zona ». Il secondo delle 18.00 del 17 ricevuto alle 19.06 diceva: « Presenza accertata due navi da battaglia in porto ormeggi n. 57 et 61 alt Gli aerei eseguiranno azioni offensive senza illuminazione dalle 21.30 alle 22.30 questa sera 17 dicembre ».

Fu appunto quest'ultimo dispaccio che risolse il Comandante Borghese a mettere in atto la sua decisione.

« Alle 02.15 del 18 dicembre — prosegue il Comandante Spigai — il sommergibile raggiunse l'isobata dei 400 metri. Inoltrò cautamente. Alle 14.00 raggiunse il fondale di 100 metri. Alle 15.00 raggiunse il fondale di 50 metri e proseguì quasi strisciando sul fondo. Prima del tramonto mise fuori il periscopio e fece un bel punto-nave. Alle 18.40 si posò sul fondo, in 17 metri, a miglia 1,3 (circa 2400 metri) a nord del molo di ponente del porto commerciale di Alessandria. Un po' più tardi [20.20] si spostò ancora verso sud fino a trovare un fondale di 15 metri [20.47], nel quale fra le venti e tre quarti e le ventuno e mezzo, mise fuori gli operatori coi due uomini di riserva e i tre semoventi. (1)

« Durante l'operazione di messa fuori dei semoventi furono forzate le chiusure dei portelloni dei cilindri poppieri che non volevano aprirsi e per poco questo lavoro non costò la vita al medico, che insieme col tenente Feltrinelli, assisteva i partenti ».

Questo incidente è così riferito dal Comandante Borghese:

« Alle 21.28 del 18 dicembre... avuto il segnale convenzionale [colpi sullo scafo del sommergibile], mi portavo in affioramento per il ricupero degli operatori di riserva, ten. D.M. Feltrinelli Luigi e S.Ten. Med. Spaccarelli Giorgio, destinato il primo al cilindro prodiero e il secondo ai cilindri poppieri.

« Aperto il portello [del sommergibile in affioramento], dal Ten. Feltrinelli veniva comunicato che il S.T. Med. Spaccarelli era

(1) Si noti come il Comandante Borghese, con una fortuna pari all'audacia, riuscì a portarsi a circa 2000 metri dall'entrata del porto, mentre la zona pericolosa per mine e ginnotti si estendeva per un raggio di 6 miglia dalla costa.

svenuto e che occorreva aiuto. Mandavo subito in torretta l'Ufficiale in 2^a con tre uomini ed essi, con molto sforzo e dopo 10 minuti di lavoro, riuscirono a calare in camera di manovra il predetto ufficiale, completamente inanimato.

« Al primo esame presentava sintomi cadaverici di asfissia: colore nerastro, respirazione inesistente, completamente freddo.

« Ordinavo subito che si procedesse alla respirazione artificiale e ad inalazione di O_2 e che gli fosse somministrata un'iniezione di olio canforato per rimettere in circolazione il sangue e aiutare il cuore a riprendere le sue normali funzioni.

« Dopo circa due ore di continua respirazione artificiale lo Spaccarelli ha ripreso i sensi, pur rimanendo le sue condizioni generali depresse anche per l'ambiente poco favorevole...

« Durante l'operazione di apertura del portello del cilindro di poppa a dritta, avendo l'operatore titolare Cap. G.N. Marcegaglia incontrato forte resistenza, chiedeva l'aiuto dell'operatore di riserva, il quale esercitava sul portello stesso un violento sforzo, riuscendo finalmente ad aprirlo.

« Allontanatisi poi gli operatori, lo Spaccarelli, come da consegne avute, procedeva alla chiusura dei portelloni. Mentre non trovava nessuna difficoltà per quello di sinistra gli riusciva invece impossibile, per quanti sforzi esercitasse, di chiudere quello di dritta. Tale difficoltà metteva lo Spaccarelli in uno stato di reale eccitazione, per cui egli — sempre nel tentativo di eseguire l'ordine ricevuto — compiva uno sforzo superiore al limite di resistenza di un individuo, sia pure robusto ed allenato, che respiri O_2 nell'autorespiratore ad una pressione di 10-15 metri.

Pertanto veniva ubriacato di O_2 e quindi sveniva, colle conseguenze sopradescritte. Allo svenimento seguiva un'avvelenamento di CO_2 e uno shock nervoso, che si è protratto per due giorni.

« All'esemplare condotta tenuta in questa occasione è da aggiungere che lo Spaccarelli non appena — qualche ora dopo il ritorno alla conoscenza — riprendeva l'uso della parola e della ragione, lungi dal preoccuparsi di se stesso e delle sue condizioni gravissime, si preoccupava solo delle conseguenze da lui temute in seguito alla mancata chiusura dei portelloni e chiedeva scusa del disturbo provocato al sommergibile dal suo stato.

« Il suo contegno è stato in ogni momento esemplare, dimostrazione di intima e decisa dedizione al servizio, per cui mi riservo

di proporlo con separato foglio per un meritato segno di riconoscimento [ebbe la Medaglia d'Argento al V.M.]. »

Alle 21.33 lo *Scirè* riprese l'immersione e iniziò verso nord la navigazione di ritorno (non senza qualche difficoltà per il portellone del cilindro rimasto aperto), dirigendosi poi per Lero e riemergendo alle 17.48 del 19 dicembre, *dopo 39 ore di immersione*, quando stimò di essere fuori dalla zona pericolosa di Alessandria, pericolosa soprattutto dal punto di vista delle mine (per evitare le quali si dovette muovere stando immerso ad una profondità largamente superiore a quella alla quale esse sono situate).

Alle 22.25 del 20 dicembre ricevette da Supermarina il telegramma: « Ricognizione fotografica fa ritenere colpite due navi da battaglia ». Il Comandante Borghese commentò la notizia e l'impressione che fece a bordo, con una sola parola: « Entusiasmo ».

Alle 19.00 del 21 dicembre il sommergibile si ormeggiava alla banchina dei sommergibili di Portolago, sbarcava all'ospedale il dott. Spaccarelli e lasciava gli altri tre operatori di riserva, da rimpatriare via aerea; alle 8 del mattino del 23 dicembre ripartiva per La Spezia, dove giungeva alle 11.00 del 29 dicembre, dopo una navigazione laboriosa per vento forte e mare grosso dai settori settentrionali che lo accompagnarono fino al giorno 28.

Il solo incidente che gli occorre — tuttavia senza conseguenze — si verificò il giorno di Natale a sud di Creta. Così lo riferisce brevemente il comandante: « Ore 12.45 — Aereo di prora, trimotore Kaki — Dato che dirige sull'unità, e non potendo riconoscere i segni distintivi, inizio accostata e armo le mitragliere — Da circa 1000 metri di poppa accosta e si porta verso l'unità, seguendone la rotta — A distanza di 800 metri apro il tiro, molto centrato, continuando ad accostare — L'aereo sgancia 5 bombe piccole che cadono in mare, esplodendo a circa 80 metri in filo di poppa — L'aereo si allontana indi velocemente in direzione di Candia — Riprendo la mia rotta ».

14° Gli operatori subacquei in azione. (Grafico n. 7)

I sei uomini costituenti gli equipaggi dei tre Maiali avevano avuto dal Comandante Borghese le seguenti istruzioni:

— De la Penne, prendere di mira la Nb ormeggiata al n. 57 del grafico allegato all'ordine di operazione;

- Marceglia, Nb al n. 61 del grafico;
- Martellotta, navigare di conserva con De la Penne fino alla Nb del n. 57; di qui, accertatosi che De la Penne era sul bersaglio, proseguire alla ricerca della Pa; non trovandola, e qualora non scorgesse nei dintorni altri importanti obiettivi, ritornare sulla Nb n. 57 e collocare la propria testa carica a contatto con quella di De la Penne;
- tutti gli operatori: rilasciare le bombette incendiarie subito dopo eseguiti gli attacchi colle teste dei Maiali, a circa 300 metri dalle navi attaccate (per provocare l'incendio della nafta, eventualmente uscente dagli scafi squarciati).

La regolazione delle spolette delle teste era di ore 3; quelle degli autodistruttori di ore 3; quelle delle bombe incendiarie di ore 4, 4.30, 5, perché scoppiassero rispettivamente un'ora, un'ora e mezza, due ore dopo lo scoppio della testa.

Con queste semplici e chiare direttive i sei animosi si allontanarono dal sommergibile intorno alle ore 21 del 18 dicembre 1941. Ed ora lasciamo a loro la parola, trascrivendo integralmente le relazioni scritte dai tre capi equipaggio al rientro in Patria dalla prigionia nel 1944.

a) *Relazione del T.V. Durand de la Penne.*

In qualità di Capo gruppo ed in relazione alle esperienze nelle missioni precedenti, presi accordi coi miei compagni, decido di eseguire la navigazione in superficie ed in formazione sino alle ostruzioni.

Alle 20.30 circa fuorusciamo dal sommergibile. Mi porto sul cilindro di prua con Bianchi ed eseguo insieme con lui la manovra di sfilamento che avviene regolarmente in pochi minuti: il mio vestito fa acqua, il respiratore va bene.

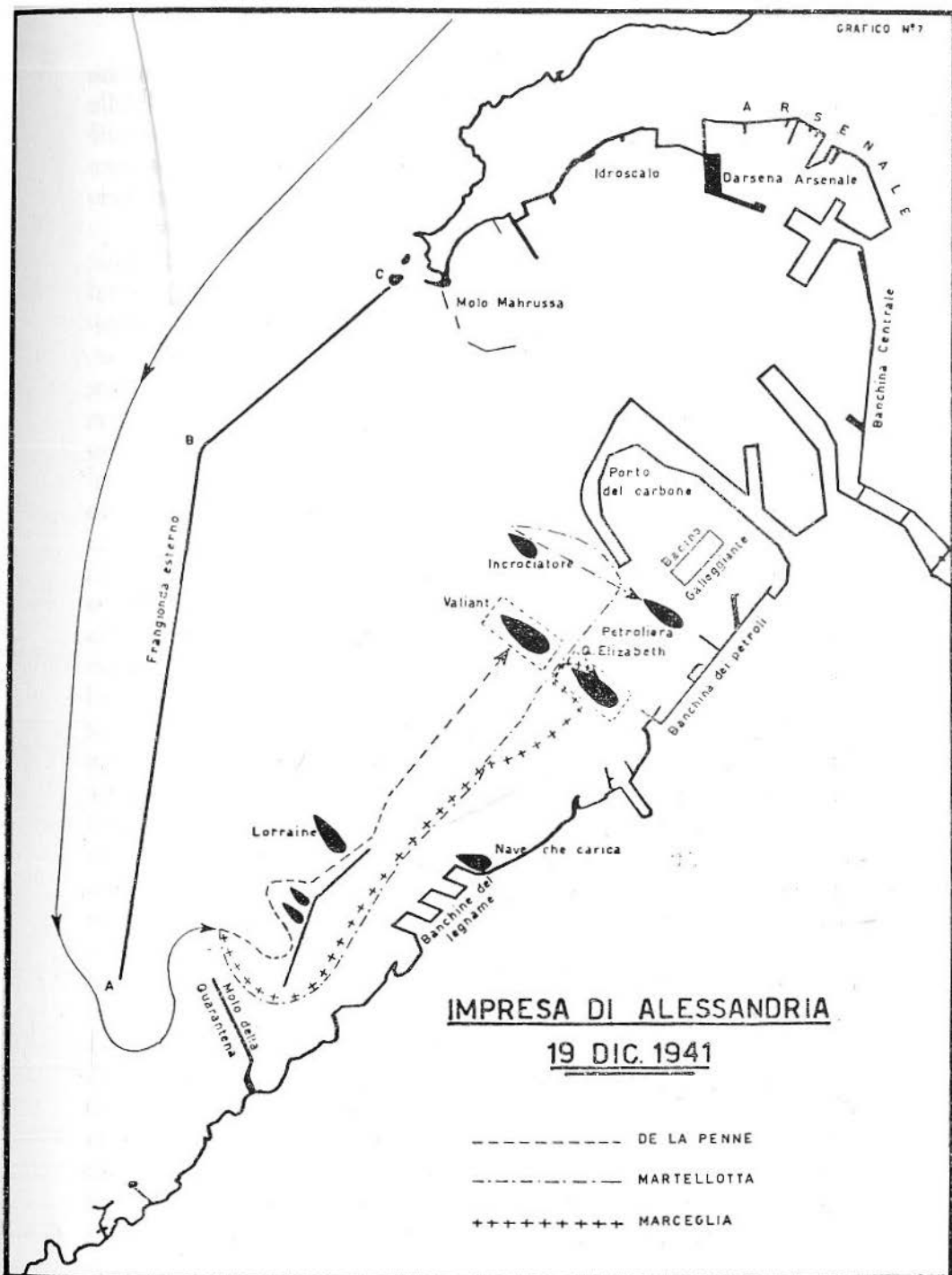
...Dopo pochi minuti arriva Marceglia. Aspettiamo ancora qualche minuto e quindi, non vedendo arrivare il Cap. Martellotta, ci portiamo in superficie...

Siamo nel frattempo raggiunti dal capitano Martellotta che ha avuto difficoltà durante l'estrazione dell'apparecchio. Il mare è calmo, non c'è vento, la temperatura dell'acqua è circa 18°, nessun segno di allarme. Non si vede la costa, dato il buio della notte...

Navighiamo in formazione senza respiratori; con Marceglia sulla mia sinistra e Martellotta sulla dritta, sorvegliamo la zona di

prora mentre i secondi sorvegliano quella di poppa. Il mio apparecchio è sensibilmente più lento degli altri, tanto che Martellotta e Marceglia debbono ridurre continuamente la velocità. Dopo circa un'ora avvistiamo una scogliera e successivamente il palazzo reale. Dopo circa due ore, siamo al traverso di Ras el Tin. Ci fermiamo per verificare la posizione collo scandaglio e per accertare se vi è corrente. Rilevo che siamo in rotta e che vi è corrente.

Essendo in anticipo sull'orario, apriamo il tubo portaviveri e facciamo colazione. Durante questo tempo si accende il faro di Ras el Tin che ci illumina in pieno. Siamo a circa 500 metri di distanza. Allaghiamo l'emersione e restiamo fuori. Vedendo che il faro non accenna a spegnersi ci allontaniamo a lento moto. Dopo qualche minuto, possiamo aumentare la velocità ed esaurire l'emersione rimettendoci in rotta. Alle 23 circa, accostiamo per 189° avvicinandoci al molo esterno. Durante questa rotta noto in porto grandi luci bianche e molte luci azzurre; defilando lungo il molo noto delle aperture fra gli scogli... Controllo ancora la posizione collo scandaglio e dirigo su una nuova rotta che mi deve portare all'imboccatura del porto. Navighiamo sempre in superficie. Dopo circa 20 minuti sentiamo un rumore simile all'urto dell'apparecchio su un cavo d'acciaio molto teso, rumore che dopo qualche minuto si ripete. Continuiamo la stessa rotta. Dopo circa 5 minuti sentiamo il primo scoppio di bomba ed avvistiamo di prua le ostruzioni. Faccio mettere il respiratore ai secondi uomini e navigare gli apparecchi appoppati col primo uomo fuori colla testa senza respiratore. Ci avviciniamo all'ostruzione foranea. Vediamo e sentiamo parlare alcune persone che sono sull'estremità del molo; una di esse si muove colla lampada a petrolio accesa. Vediamo anche un grosso motoscafo che incrocia silenziosamente dinnanzi al molo e lancia delle bombe. Le bombe ci danno abbastanza fastidio. Mentre navigo seguendo le ostruzioni foranee, vedo che i fanali che delimitano i canali navigabili fuori porto si accendono. Ritengo quindi che qualche unità sarebbe entrata o uscita. Il lancio delle bombe prosegue ad intervalli abbastanza lunghi. Considerando che: tentare il passaggio delle ostruzioni durante l'entrata delle unità presentava il pericolo d'investimento o d'avvistamento da bordo ma che, in compenso, con ogni probabilità, durante il passaggio delle navi, il motoscafo di vigilanza si sarebbe allontanato e che il pericolo di avvistamento sarebbe stato relativo in quanto l'equipaggio, in



quel momento occupato per il posto di manovra, non si sarebbe occupato di quanto era in mare, che dopo l'entrata o l'uscita delle unità ci sarebbe stata la manovra di chiusura della porta ed anche relativo traffico d'imbarcazioni sulle ostruzioni che potevano eventualmente avvistarci se fossimo entrati dopo, decido di entrare insieme coll'unità prevista.

Infatti il motoscafo si allontana. Siamo a ridosso delle boe. Passa a pochi metri e molla un'altra bomba che mi dà qualche fastidio. Dopo qualche secondo, chiamo a galla Bianchi per chiedergli se la bomba gli ha fatto male: mi risponde di star bene. Intanto si accendono i fanali della porta, ma siccome sono defilato, mi devo allargare per vedere l'apertura. Navigo senza respiratore, solamente colla testa fuori. Ho perduto il collegamento con Marcegaglia. Vedo di poppa delle macchie scure che si avvicinano rapidamente; sono tre grossi Ct. Continuo per la stessa rotta pensando di passare loro di prua. Infatti passo a pochi centimetri dalla prua del primo, tanto che temo di essere investito e l'onda di prua mi butta di sotto. Aumento velocità e vengo in superficie. Entro in porto insieme col secondo Ct mentre l'onda del terzo mi butta sotto la boa della porta e mi trovo illuminato in pieno dal fanale. Perdo il contatto con Martellotta. Il terzo Ct si è traversato ed è a poca distanza. Vedo chiaramente l'equipaggio che traffica e aspetto si allontani. All'interno delle ostruzioni c'è una barca ferma. Siccome il Ct non si muove, decido di aggirarlo senza essere visto. Ho molto freddo perché il vestito continua a fare acqua. Noto che nelle vicinanze della zona dove devo operare vi è molta luce a causa di un bastimento che carica. Ritengo quindi opportuno, anziché passare tra il frangiflutti interno e la banchina, passare esternamente al frangiflutti in modo da sfruttare la zona d'ombra. Dirigo sul frangiflutti e comincio quindi a randeggiarlo a mezzo metro di distanza. Dopo un centinaio di metri trovo ormeggiati di poppa due incrociatori. Non posso passare loro di poppa a causa delle imbarcazioni ormeggiate tra la poppa e la banchina, quindi aggiro e mi riporto sotto il frangiflutti. Arrivo al posto di ormeggio della *Lorraine* che è all'estremità del frangiflutti ed avvisto la massa scura del mio bersaglio. Dirigo verso il centro, attraversando la zona di mare illuminata. A circa 50 metri, trovo un'ostruzione di tipo a me sconosciuto in cui i galleggianti hanno forma sferica di circa 30 centimetri di diametro e sostengono un cavetto d'acciaio.

Al cavetto è appesa una rete di corda di 4-5 mm di diametro. Le sfere sono molte vicine ed urtandosi fra di loro fanno molto rumore. Provo a sollevare la rete per tentare di passarvi sotto: cede per circa un paio di metri e poi non si solleva più. Penso che non sia prudente insistere. Dovrei allora aggirare l'ostruzione per trovare un passaggio. Dato che debbo cercare di perdere meno tempo possibile perché le mie condizioni fisiche, in quel momento, causa il freddo, sono tali che ritengo non poter resistere ancora a lungo, decido di superare le ostruzioni in superficie.

Percorro allora qualche metro e, trovata una zona ove le sfere sono tra loro ad una distanza di circa un metro, presento l'apparecchio e comincio il passaggio. Il cavetto e la rete restano impigliati alle staffe ed all'elica e faccio molto rumore. Finalmente, liberato l'apparecchio, risalgo a bordo e dirigo verso il fumaiolo della nave. Sono circa le 2 del 19 e mi trovo a 30 metri di distanza dalla corazzata. Rilevo la rotta e metto per la prima volta il respiratore. Mi immergo a quota 7 metri e mi avvicino. Dopo poco urto contro la carena. Il freddo mi ha reso le mani inutilizzabili e non riesco a fermare il motore. Resto un momento a contatto della nave e quindi l'apparecchio si allarga e, allontanandosi, casco sul fondo fermandomi a 17 metri. Il fondo è fangoso e molle. Dai rumori che sento ritengo essere abbastanza vicino. Debbo risalire in superficie per prendere la nuova rotta per ritentare l'attacco. Sono molto pesante per l'acqua che ho nel vestito e devo riempire abbondantemente il sacco del respiratore per avere la spinta necessaria per portarmi a galla. Con l'ascensore vado verso la superficie e devo scaricare molto ossigeno. Arrivato a galla, l'ossigeno che esce dalla maschera fa molto rumore. Rilevo essere a circa 15 metri al traverso delle torri di prua, non riesco a vedere la sentinella. Scendo sul fondo e tento di mettere in moto l'apparecchio, ma non parte. Chiamo allora Bianchi e gli dico di andare a vedere se è libera l'elica. Avendo atteso qualche minuto decido di andare a poppa ad aiutare Bianchi, ma mi accorgo che il mio secondo uomo non è più con me; suppongo che dev'essere svenuto e quindi andato a galla.

Ritengo che non debbo lasciare a galla il palombaro, perché sarebbe un segno troppo evidente della nostra presenza e, considerando che se a bordo fosse stato dato l'allarme sarei stato danneggiato probabilmente dall'eventuale reazione, e quindi avrei dovuto mettere in moto le spolette per il minimo tempo possibile al fine

di fare almeno qualche danno, decido di salire a galla per tentare di recuperare Bianchi. A circa 4 metri sono illuminato da un proiettore. Continuo a salire. Arrivato in superficie, sempre nella luce del proiettore, non vedendo il palombaro e notando che a bordo vi è calma assoluta, decido di portar l'apparecchio sotto la nave. Mi immergo nuovamente e vado all'elica dell'apparecchio per tentare di liberarla. Un cavo d'acciaio vi si è incattivato e non mi è possibile toglierlo. Dovrò perciò trascinare l'apparecchio sul fondo. Siccome l'apparecchio non si muove, alleggerisco ancora e quindi tento di muoverlo portandomi nel fango e lavorando con due mani sul parabrezza.

L'apparecchio si muove di qualche centimetro, non posso vedere la bussola causa le nuvole di fango che sollevo lavorando. Ripeto la manovra. Sento una pompa alternativa e mi dirigo su di essa. Dopo qualche minuto sono tutto sudato. Gli occhiali sono appannati e non vedo nulla. Mi fermo e tento di pulire gli occhiali per verificare la rotta. Durante questa operazione allargo la maschera, provo a scaricare l'acqua dall'interno e non ci riesco. Devo quindi berla. Verificata la rotta, che è quella in precedenza calcolata, ritengo che potrò dirigermi con sufficiente esattezza guidato dal rumore della pompa. Ricomincio a trascinare l'apparecchio e, sentendo che si alleggerisce, lo appesantisco e continuo il lavoro in carena. In quel momento mi sembra di non poter più continuare per l'eccessiva fatica e per l'affanno e di dovere quindi andare a galla. La vicinanza del bersaglio però mi dà forza; non sono preoccupato per le eventuali bombe ma solo del riposo per un paio di minuti. Riesco a leggere la rotta che è quella voluta. La profondità è ora di 14 metri.

Il rumore della pompa è ora più forte. Ricomincio a trascinare l'apparecchio e devo ancora appesantirlo, dato che si alleggerisce per le variazioni di profondità. Questa volta compio il lavoro fermandomi molto più spesso. Le pieghe del vestito mi fanno molto male. Sento che mi avvicino, causa l'aumentare dei rumori di bordo. Gli ultimi metri sono i più duri; lavoro meccanicamente senza capire dove vado e cosa faccio. Mi accorgo che la pressione dell'acqua diminuisce. Mi fermo ancora per riposare e verificare la rotta, quindi ricomincio a trascinare l'apparecchio. Sono passati circa 40 minuti da quando ho cominciato. I rumori sono ora molto più forti e finalmente urto con la testa contro lo scafo. Con l'ascensore eseguo un'ispezione sotto lo scafo per verificare la posizione in

cui mi trovo. Non c'erano alette di rollio, ma la larghezza della nave era tale che consideravo essere in buona posizione. Torno sull'apparecchio, metto immediatamente in moto le spolette, per evitare che un'eventuale bomba mi impedisse di terminare la missione e ricomincio a trascinare l'apparecchio fino al completo esaurimento delle mie forze. Copro quindi il cruscotto con fango per evitare che la luminosità possa indicare la posizione per eventuali ricerche, appesantisco completamente l'apparecchio e quindi, non ritenendo opportuno mollare le bombette incendiarie che potevano identificare facilmente la posizione dell'apparecchio, mi porto in superficie lungo lo scafo. Appena a galla mi tolgo il respiratore e lo affondo: vedo che sono sotto le torri di prua. Nuoto per allontanarmi e, dopo circa 10 metri, vengo chiamato da bordo. Continuo ad allontanarmi e da bordo mi illuminano con proiettori e mi tirano una scarica di mitragliatore. Vado allora sotto bordo e mi dirigo sulla boa di prua della corazzata e lì trovo Bianchi che mi dice di essere svenuto e di essersi quindi ripreso in superficie. Gli dico che l'apparecchio è a posto e che le spolette sono in moto. Intanto da bordo ci dicono frasi irridenti, credono che la nostra missione sia fallita: parlano di Italiani. Faccio notare a Bianchi che se aspettano un paio d'ore avranno una diversa considerazione per gli Italiani. Intanto da bordo continuano a parlare e a chiamarci. Pensando che volessero che io andassi a bordo per la catena dell'ancora, comincio ad arrampicarmi ma, passate poche maglie, vengo fatto segno ad un'altra scarica di mitragliatore. Scendo allora sulla boa e non mi muovo più. Sono le tre e mezzo circa. Dopo poco si avvicina un motoscafo con due persone armate di mitragliatore e ci ingiungono di alzare le mani. Al mio rifiuto non insistono oltre: ci tolgono gli orologi e verificano se siamo armati. Saliamo sul barcarizzo di poppa: a bordo tutto è calmo. Veniamo portati in quadrato, ove siamo messi sotto sorveglianza della fanteria di marina che ci fa segni di minaccia. Chiedo mi aiutino a togliermi il vestito impermeabile e, mentre eseguo questa operazione, sono aiutato piuttosto brutalmente. Viene un ufficiale che mi chiede chi siamo e da dove veniamo e mi dice che non abbiamo avuto fortuna. Consegno quindi i miei documenti e vengo accompagnato, insieme con Bianchi, dall'ufficiale stesso sul motoscafo.

Ci impediscono di parlare fra noi. Il motoscafo dirige per Ras el Tin. Veniamo portati dinanzi a una baracca. Siamo fortemente

scortati. Bianchi viene portato dentro la baracca ove resta pochi minuti. Quando esce mi fa segno di non aver detto nulla. Quando mi portano nella baracca, trovo un ufficiale armato di pistola che mi chiede — in italiano — dove ho messo l'apparecchio e mi consiglia di rispondergli perché lui è molto nervoso avendolo fatto io alzare a quell'ora della notte. Siccome non rispondo, mi dice che il mio palombaro ha già detto tutto. Non ci credo e allora mi dice che avrebbe trovato il modo di farmi parlare. Torniamo sul motoscafo che dirige verso bordo: sono circa le 4. Troviamo a poppa il comandante della nave che mi chiede anche lui dove ho messo la carica. Siccome mi rifiuto di rispondere, vengo accompagnato dall'ufficiale di guardia e dalla scorta verso prua.

Attraversiamo i corridoi mentre la gente sta ancora dormendo. Ci fermiamo davanti al portello di una scala e mi fanno scendere insieme con Bianchi e colla scorta. Noto che nella cala sono appesi al soffitto dei maniglioni da catena ed altri strumenti in ferro. Chiedo dove siamo e mi dicono che siamo tra le due torri: ritengo quindi che la carica sia sotto di noi. Gli uomini di scorta sono piuttosto pallidi e molto gentili. Mi danno da bere del rum e mi offrono delle sigarette: cercano anche di sapere qualche cosa. Bianchi, intanto, si siede e si addormenta. Dai nastri del berretto dei marinai constato che sono sulla corazzata *Valiant*. Quando mancano circa 10 minuti all'esplosione chiedo di parlare col comandante. Mi portano nel corridoio, dove trovo l'ufficiale che mi ha già interrogato e mi dice di dire a lui quanto volevo dire al comandante: rispondo che voglio parlare col comandante. Vengo portato allora a poppa alla presenza del comandante. Gli dico che fra pochi minuti la sua nave sarebbe saltata, che non vi era più niente da fare e che, se voleva, poteva mettere in salvo l'equipaggio. Il comandante mi chiede ancora dove ho messo la carica e, siccome non rispondo, mi fa riaccompagnare nella cala. Mentre passo i corridoi, sento gli altoparlanti che danno ordine di sgombrare la nave che è stata attaccata dagli Italiani e vedo la gente che corre verso poppa. Rinchiuso nuovamente nella cala, mentre scendo dalla scaletta dico a Bianchi che era andata male e che per noi era finita, ma che potevamo essere soddisfatti perché eravamo riusciti a portare a termine la missione nonostante tutto. Bianchi però non mi risponde. Lo cerco e non riesco a trovarlo. Ritengo che gli Inglesi, credendo che io parlassi, lo avevano portato via. Passano alcuni minuti

ed avviene l'esplosione. La nave ha una fortissima scossa. Le luci si spengono e il locale è invaso dal fumo. Sono circondato dai maniglioni che erano appesi al soffitto e che sono cascati. Non ho nessuna ferita, solo un ginocchio mi duole essendo stato colpito di striscio da uno dei maniglioni stessi. La nave sbanda sulla sinistra. Apro un oblò che è sulla sinistra ed è molto vicino al mare, sperando di poter uscire e di andarmene. Non è possibile perché l'oblò è troppo piccolo e rinuncio al tentativo; lo lascio però aperto sperando possa essere un'altra via d'acqua. Aspetto qualche minuto. Il locale è illuminato dall'oblò. Ritengo non sia prudente restare ancora in questo locale, sento intanto che la nave appoggia sul fondo e continua a sbandare lentamente sulla sinistra. Salgo la scaletta e, trovato il portello aperto, vado verso poppa: sono solo. A poppa vi è ancora gran parte dell'equipaggio, che si alza in piedi al mio passaggio. Proseguo e vado dal comandante. In quel momento sta dando gli ordini per la salvezza della nave e gli chiedo dove ha messo il mio palombaro. Non mi risponde e l'ufficiale di guardia mi dice di tacere. La nave si è sbandata di circa 4 o 5 gradi ed ora è ferma. Vedo in un orologio che sono le sei e un quarto. Dirigo a poppa dove sono molti ufficiali e mi metto a guardare la corazzata *Queen Elizabeth*, che è a circa 500 metri dalla nostra poppa. L'equipaggio della *Queen Elizabeth* è sulla prua. Passano pochi secondi e anche la *Queen Elizabeth* salta. Si solleva dall'acqua per qualche centimetro e dal fumaiolo escono pezzi di ferro, altri oggetti e nafta che arriva in coperta da noi e sporca tutti quanti sono a poppa. Sono raggiunto da un ufficiale che mi chiede di dirgli, sulla mia parola d'onore, se sotto la nave vi erano altre cariche. Non rispondo e vengo quindi di nuovo portato nella cala. Dopo circa un quarto d'ora mi portano in quadrato ove posso finalmente sedermi e dove trovo Bianchi. Dopo poco mi imbarcano sul motoscafo e mi portano nuovamente a Ras el Tin. Noto che l'ancora, che era appennellata di prua, è sommersa. Durante il percorso, un ufficiale mi chiede se siamo entrati dalle aperture che sono nel molo. A Ras el Tin ci chiudono in due celle dove ci tengono fin verso sera. Chiedo di essere portato al sole perché ho di nuovo molto freddo. Viene un soldato, mi sente il polso e mi dice che sto benone. Verso sera veniamo imbarcati su una camionetta che ci porta in un campo di prigionieri ad Alessandria. Nel campo troviamo alcuni ufficiali italiani che hanno

sentito nella mattinata le esplosioni. Senza mangiare, ci sdraiamo a terra e, benché bagnati, dormiamo sino al mattino dopo. Vengo ricoverato all'infermeria per il colpo ricevuto al ginocchio ed alcuni infermieri italiani mi fanno avere un'ottima pasta asciutta. Il mattino successivo vengo portato al Cairo.

b) Relazione del Cap. G.N. Marceglia.

Alle 00.15, abbandono la formazione a circa un centinaio di metri dalla testata del frangiflutti, in seguito ad una errata valutazione di uno scoppio di carica subacquea, che interpreto come urto contro uno scoglio per cui fermo la macchina.

Rimetto in moto e mi allontano percorrendo lentamente un ampio arco intorno alla testata del molo. I fanali sul molo e sulle ostruzioni sono accesi, si sentono delle voci, un uomo colla lampada si muove sulla testata.

Durante la navigazione vengono lanciate altre tre cariche subacquee. L'effetto è crescente e la strizione alle gambe mi evita di cadere un'altra volta in errore.

Riconosco l'ostruzione fissa esterna e la costeggio fino al fanale rosso di estremità; quindi accosto per rotta 40°.

Non incontro l'ostruzione mobile della porta perché, come era prevedibile dall'accensione dei fanali, è aperta.

Verso le 00.40 sento un leggero fruscio a poppavia a sinistra, mi volto e vedo la sagoma grigia di un cacciatorpediniere che mi sta rapidamente superando. Gli uomini sul castello sono al posto di manovra. Il Ct passa ad una distanza di circa 15 metri, accosto a dritta per allontanarmi, cercando contemporaneamente di diminuire le dimensioni del mio bersaglio.

Respiro all'atmosfera; il mio secondo uomo ha già iniziata la respirazione in ossigeno ed è completamente rovesciato sulla dritta dell'apparecchio in modo da non uscire dall'acqua.

Sopraggiunge un altro Ct. Continuo la rotta di allontanamento per portarmi a riparo dei galleggianti dell'ostruzione fissa interna. Raggiungo l'ostruzione al passaggio del terzo Ct. Detta ostruzione è composta da galleggianti sferici di circa un metro, alla distanza di 4 o 5 metri, uniti fra di loro da un cavo metallico molto flessibile. Passo questa ostruzione e la seconda, che dista circa 20 metri, in superficie, penetro nel bacino compreso fra le ostruzioni e il frangiflutti del legname e, con rotta 90°, procedo al riconoscimento

del frangiflutti. Durante questa navigazione incontro uno dei nostri apparecchi il quale, però, non si accorge della mia presenza. Verrò in seguito a sapere che è quello del capitano Martellotta.

Proseguo a mezza forza con rotta 20° nel bacino compreso fra il frangiflutti interno e i moli dello scalo legnami. Avevo scelte queste rotte per avere il massimo numero di riferimenti possibili a terra. Mi tengo per quanto possibile sull'asse di simmetria di detto bacino, perché al frangiflutti del legname sono ormeggiati due incrociatori, sui quali però non scorgo segno di vita.

Al lato nord del molo più settentrionale dello scalo legnami è ormeggiato un piroscafo che sta scaricando o caricando, facendo largo uso di cappelloni che illuminano diffusamente lo specchio circostante. Sono costretto nell'ultimo tratto a tenermi leggermente più vicino al frangiflutti. Avvisto la sagoma della nave da battaglia francese *Lorraine*, fermo e scelgo a terra un punto di riferimento sulla rotta 40° che è la mia rotta d'attacco. Detto riferimento è costituito da una fila di luci azzurre, forse le finestre di un'officina o di un magazzino.

Durante la navigazione su rotta 40° incontro un piroscafo all'ancora e dopo un po' avvisto alla distanza di circa 300 metri il mio bersaglio, la nave da battaglia *Queen Elizabeth*. La nave è mimetizzata a prora con striscioni neri suborizzontali, al centro e a poppa con striscioni subverticali. Dopo 5 minuti di navigazione avvisto di prora i galleggianti di una ostruzione in gruppi di 4, forma sferica, di diametro non superiore a 30 cm. Accosto a sinistra portandomi parallelo a questa ostruzione e fermo. L'ostruzione, ad una prima analisi, risulta costituita da una rete di corda. Preferisco non scavalcare, non conoscendone né gli scopi né l'esatta costruzione. Fiancheggio l'ostruzione dirigendo verso prora della nave e arrivo così all'estremità, che è costituita da un barile da benzina. Entro nel bacino interno, e, girando intorno alla prora della nave, mi porto sul lato dritto per non rimanere fra la nave e le luci del piroscafo. Unico segno di vita a bordo, la brace della sigaretta di un uomo che passeggia sul castello.

Mi porto in corrispondenza del fumaiolo e indosso la maschera. Alle 03.00 mi immergo ad una distanza dal bersaglio di 30-40 metri. L'assetto dell'apparecchio è pesante, la sua velocità di caduta aumenta via via che si scende, né mi riesce di fermarlo coi timoni, forse perché non è abbastanza abbrivato in avanti.

Sento un acuto dolore all'orecchio; finalmente tocchiamo fondo in 13 metri sollevando una nuvola di fango. Incomincio a strisciare sul fondo con rotta 180°; il rumore di un motore alternativo, probabilmente la centrale elettrica di bordo, si fa sempre più forte via via che ci avviciniamo.

Ad un certo momento ritengo di essere sotto lo scafo, mando in ricognizione il palombaro che sale coll'ascensore (cimetta assicurata all'apparecchio) per circa 5-6 metri. Ritorna e mi fa segno di proseguire. Avanzo di qualche metro; ora il rumore è molto forte e faccio eseguire un'altra ricognizione. Il palombaro mi fa segno di salire. Dò aria alla cassa di emersione, l'apparecchio tarda a staccarsi dal fondo, finalmente si muove e salendo sempre più rapidamente urta con violenza contro lo scafo della nave. Sono in corrispondenza dell'aletta di rollio di dritta, alla quale assicuro l'apparecchio con un sergente [morsetto]. Mando il palombaro all'altra aletta per eseguire un collegamento. Nella suddivisione del lavoro avevo assegnato al palombaro Schergat questa fase, avendo verificato la mia scarsa capacità di mantenere l'equilibrio e la direzione sott'acqua di notte.

Il primo tentativo non riesce; me ne accorgo dall'andamento del cavetto che ci unisce. Schergat ritorna e gli ordino di ritentare. Dopo un certo tempo, che mi sembra enorme, ricevo finalmente il segnale: è arrivato dall'altra parte. Gli porto l'altro sergente e assicuriamo il cavetto all'aletta di rollio di sinistra. Ritorniamo all'apparecchio; Schergat, staccata la carica di questo, mi avverte che si sente male. La lunga permanenza nella respirazione in ossigeno e il lavoro a 10 metri di profondità gli hanno prodotto un inizio di avvelenamento da ossigeno colle caratteristiche scosse epilettiche.

Termino il lavoro da solo: porto la testa in corrispondenza della chiglia della nave, l'assicuro colla cima al cavetto ad una distanza di un metro e mezzo dallo scafo e metto in moto le spolette. Sono circa le 03.25. Ritorno all'apparecchio, allago la cassa di emersione, mi stacco dalla nave e ricado sul fondo.

Ricomincio a strisciare sul fondo. Le condizioni del mio secondo uomo si sono fatte quanto mai precarie, mi fa ripetuti segni di salire, finalmente dò aria alla cassa di emersione. La salita diventa agitata, cerco di rallentarla allagando parzialmente l'emersione; ciononostante usciamo dall'acqua in mezzo ad un forte ribollito.

Da bordo si sono accorti; un riflettore da poppa illumina lo specchio d'acqua dal quale emergiamo. Picchiamo la testa sott'acqua e aspettiamo. Dopo un minuto tutto è nuovamente calmo. Riprendiamo in senso inverso le rotte d'arrivo. Passando di prora alla nave, scorgo a proravia della nave da battaglia *Valiant* una luce puntata sull'acqua e mi sembra di vedere un'imbarcazione. Forse c'è qualcosa che non va per i miei compagni. Ad un centinaio di metri dalle ostruzioni della nave, fermi, ci leviamo le maschere e mettiamo in moto le spolette delle bombe incendiarie. Proseguo con rotta 220°, oltrepasso il piroscapo da carico, poi accosto leggermente a sinistra per riconoscere la costa: mi trovo così a navigare ad un certo punto nelle acque fetide dello scarico di una cloaca. Oltrepasso lo scarico legnami; raggiungo la banchina del cotone e, finalmente, riconosco la spiaggia del macello. Avevo scelto questa spiaggia come punto di sbarco, perché si trovava fuori dalla cinta doganale del porto che sapevo fortemente sorvegliata. Mi allontano dalla costa per portarmi in acque profonde, ci leviamo i respiratori, li sventriamo e li affondiamo, appesantisco l'apparecchio, metto in moto l'autodistruttore e lo affondo. A nuoto dirigiamo lentamente verso terra.

Alle 04.30 circa tocchiamo terra, ci spogliamo sotto la carena di una barca in secca, nascondiamo i vestiti sotto alcuni sassi, perché non è prudente gettarli in mare che in quel punto è poco profondo, indi ci avviamo a cercare un'uscita. Troviamo un muro e lo seguiamo finché troviamo una porta che è aperta. Stiamo per varcarla, quando siamo fermati da un arabo che stava seduto dietro la porta e di cui non ci eravamo accorti. Attraversiamo uno spiazzo, probabilmente di raccolta del bestiame, e finalmente raggiungiamo la strada asfaltata che va verso Alessandria. Dopo pochi metri, veniamo nuovamente fermati da un soldato sudanese di guardia a un capannone. Gli parlo in francese; non capisce, finalmente chiama un'altra sentinella di guardia più avanti. Credono che siamo marinai francesi che abbiamo perduto la strada e ci indicano la via per l'imbarcadero. Proseguiamo vicino alle rotaie del tram per non fare altri brutti incontri.

Verso le 6 comincia ad albeggiare; rovesciamo i polsi delle maniche per nascondere i galloni e il collo all'interno per nascondere le stellette. Alle 06.15 circa, passando sul cavalcavia che attraversa il tronco ferroviario che entra nella zona portuale,

sentiamo uno scoppio, piuttosto leggero. Le navi non sono visibili. Alle 06.40 arriviamo alla stazione ferroviaria. Ci rechiamo al bar per rifocillarci e riscaldarci. Siamo bagnati ed abbiamo sul viso i segni della notte passata in acqua. Al momento di pagare con una delle banconote da 5 sterline che ci erano state date, il cameriere non conosce la moneta; si reca all'ufficio militare della stazione e agli sportelli dei biglietti, ma non possono cambiarli. La valuta inglese già da tempo non ha corso in Egitto e il cambio è autorizzato solo nelle banche, previo riconoscimento dell'individuo. Le banche a quell'ora sono chiuse. Prendo una carrozzella e passo da vari cambiavalute ed all'agenzia Cook, ma tutti rifiutano di cambiarmi la banconota; finalmente, all'angolo di una piazza, trovo un cambiavalute ambulante che mi dà 380 piastre. Pago il bar, la carrozzella, altre mance; intanto si è fatto tardi ed il treno per Rosetta è già partito, il prossimo parte alle 16.

Lo schema di ricupero degli operatori era il seguente: un sommergibile, al comando del capitano di corvetta Lombardi, si sarebbe trovato nelle notti del 24 e del 26 dicembre, dalle 00.00 alle 03.00, quindici miglia a nord della bocca del Nilo a Rosetta. Gli operatori avrebbero dovuto procurarsi il mezzo per raggiungere il sommergibile. Il riconoscimento sarebbe avvenuto a voce.

Nella mattinata ci rechiamo sulla sponda del canale di Mommodieh, dove ci stendiamo al sole ad asciugare noi e i quattrini. Verso mezzogiorno ritorniamo in città per cercare di cambiare altri quattrini, ma inutilmente perché non riesco a ritrovare il cambiavalute. Andiamo allora a mangiare in un ristorante a buon prezzo. Dopo mangiato vagabondiamo un po' senza mai sostare troppo perché destiamo l'attenzione dei poliziotti egiziani. Finalmente, verso le 15.30, ritorniamo in stazione. Acquisto due biglietti di terza classe per Rosetta e mi installo in mezzo ad un gruppo di indigeni. L'aver scelto la terza classe mi permette di evitare un controllo da parte della polizia.

Verso le 19 arrivo a Rosetta; la cittadina è buia non solo per l'oscuramento ma anche per l'assenza di luce elettrica. Seguo la corrente dei viaggiatori che esce dalla stazione. Ad un negozio di barbiere chiedo di indicarmi un albergo; un garzone si offre di accompagnarmi, ma ho fatto pochi passi che vengo fermato da un soldato egiziano armato di fucile e baionetta e invitato a seguirlo all'ufficio di Polizia. Là vengo interrogato da un funzionario civile,

che per fortuna conosce solo l'inglese. Gli racconto che siamo due marinai francesi venuti a passare la fine della settimana a Rosetta. Ci chiede come mai siamo sprovvisti di documenti ed anche del « pass » per entrare ed uscire dal porto di Alessandria. Gli spiego che non avevamo ritenuto necessario portarli. Alla fine si accorge che abbiamo ancora quattrini e si offre di portarci a mangiare e poi all'albergo. Ci fa spendere molto, ma per lo meno anche questa volta ce la caviamo.

Prima di andare a dormire affido al poliziotto una banconota da 5 sterline, avendo egli affermato che forse all'ospedale inglese gliela avrebbero cambiata. La camera dove dormiamo ha come uniche suppellettili due letti costituiti da un tavolaccio e da due imbottite senza lenzuola.

Al mattino lo stesso poliziotto della sera viene a svegliarci e usciamo con lui a passeggiare. Non ha cambiato la banconota perché gli offrivano soltanto 3 lire egiziane. Per stornare i suoi sospetti risaliamo il corso del Nilo; poi, a un certo momento, mi libero del poliziotto regalandogli una mancia. Invertiamo direzione e scendiamo verso la foce dove dovrebbero trovarsi delle barche di pescatori, di cui potremo eventualmente impadronirci.

Rosetta è distante 5 chilometri dal mare; ne percorriamo due lungo la strada che fiancheggia la riva sinistra del Nilo. Poco dopo siamo fermati da una camionetta con una ventina di uomini della polizia costiera egiziana, che ci chiedono le generalità. Sono poco persuasi ma ci lasciano andare ordinandoci di ritornare sui nostri passi. Sono sempre assillato dal bisogno di danaro. Dobbiamo vivere altri 6 giorni, non solo, ma nell'eventualità di non trovare il sommergibile ho in progetto di continuare a vela fino a Creta e per far questo ci vogliono almeno 10 giorni di viveri. In paese cerco di nuovo il poliziotto, deciso a cambiare la moneta ad un cambio così sfavorevole. Ritorno all'Ufficio di Polizia ma non riesco a ricordarne bene il nome. Ci compriamo qualcosa da mangiare e andiamo a consumarla sotto la tettoia di una specie di buffet non lontano dal Nilo.

Verso le 2 del pomeriggio ripassa la camionetta del mattino: questa volta si fermano e ci invitano a salire. Ci portano ad un posto di polizia in mezzo alla campagna e, dopo alcune telefonate, di nuovo a Rosetta. I poliziotti non conoscono il francese e si servono per interprete di un europeo che poi saprò essere di origine

ungherese. Questo cerca di trarmi dai guai, sebbene abbia capito che c'è qualcosa di poco chiaro, ma non ci riesce.

Veniamo lasciati in custodia alla polizia di Rosetta. Verso le 17 arriva un funzionario, a cui racconto la solita storia, e alla fine si decide a farmi perquisire. Trova la tessera di ufficiale e dopo alcuni minuti riesce a decifrare « R. Marina Italiana ». Va in escandescenze, ma per poco; stende un primo verbale e fa una specie di interrogatorio tramite un interprete che in gioventù ha frequentato scuole di religiosi italiani, dal quale viene a sapere che ci troviamo in Egitto da pochi giorni e basta. Ci viene portato da mangiare e pernottiamo su un pancone del corpo di guardia. L'indomani mattina veniamo portati in treno ad Alessandria, ammanettati. Durante la perquisizione mi era stata sottratta una catenella d'oro con medaglietta e ci vengono sequestrati orologi subacquei e valuta.

Ad Alessandria veniamo portati al comando della Polizia Egiziana dove già sanno di che si tratta avendo catturato due giorni prima il capitano Martellotta e veniamo consegnati agli Inglesi che ci trasportano in un forte non lungi dalla stazione, sede di Comando militare. Una vettura della Marina, con scorta di fucilieri, ci porta a Ras el Tin al Comando Marina. Un ufficiale interprete mi chiede dove abbia lasciato l'apparecchio. Al mio rifiuto di rispondere non insiste. Ad una parete vedo un piano degli ormeggi con annessa specifica delle navi. Vengo così a sapere che il mio bersaglio è la *Queen Elizabeth* e che l'altra è la *Valiant*.

Vengo portato in una cella di rigore e lasciato senza mangiare. Dopo poche ore parto per il Cairo dove vengo trasportato al Campo di interrogazione di Abbassia, dove trovo i miei compagni.

Il giorno 24 dicembre vengo interrogato per due ore. Le domande vertono soprattutto sui nostri supposti appoggi a terra e relativi segnali, su particolari tecnici dell'apparecchio, piuttosto ingenui data l'ignoranza sull'argomento da parte dell'interrogatore. Ad alcune domande rifiuto di rispondere, ad altre rispondo con menzogne; rispondo solo a quelle di nessuna importanza nei riguardi dell'organizzazione e del materiale. Cerco di avere notizie dei danni prodotti senza riuscirci. Il giorno 30 vengo trasportato al campo 321 in Palestina, dove ha inizio la mia vera vita di prigionia di guerra.

c) *Relazione del Cap. A.N. Martellotta.*

A bordo del sommergibile *Scirè*, alle ore 16 del 18 dicembre 1941, ricevo dal comandante del sommergibile il seguente ordine di operazione: « attaccare una grossa petroliera carica e disporre nelle immediate vicinanze quattro bombe incendiarie ».

La segnalata presenza nel porto di Alessandria di 12 petroliere cariche per un complessivo di circa 120 mila tonnellate di nafta rivelava esaurientemente la grande importanza dell'ordine ricevuto. L'incendio che poteva svilupparsi sarebbe stato di proporzioni tali da provocare la completa distruzione del porto stesso con tutte le unità presenti e di tutte le sue installazioni. Tuttavia, non posso fare a meno di rispondere: « Comandante, io obbedisco; però mi permetto di farle presente che sarebbe stata ambizione mia e del mio palombaro attaccare una nave da guerra ». Il comandante accetta questa mia osservazione con un sorriso e, per accontentarmi, poiché sapeva del probabile rientro in porto di una nave portaerei, modifica come segue il precedente ordine di operazione: « Ricercare nei suoi due posti di ormeggio abituali la nave portaerei, ed attaccarla in caso di ritrovamento; in caso negativo tralasciare qualsiasi altro bersaglio costituito da unità militari ed attaccare una grossa petroliera carica disponendo nelle sue immediate vicinanze quattro bombe incendiarie ».

Il mare è calmo, la notte buia e intorno a noi tutto è tranquillo. In formazione, a brevissima distanza l'uno dall'altro, dirigiamo seguendo le rotte studiate per avvicinarci all'imboccatura del porto. Sono circa le 21.00. Data la distanza che dobbiamo percorrere, data la piccola velocità degli apparecchi, dato il tempo che richiede il superamento delle ostruzioni, le ore di oscurità di cui possiamo disporre sono appena sufficienti a permetterci di raggiungere gli obiettivi sempre in superficie. Il navigare in immersione, per occultarsi in caso di avvistamento da parte del nemico, sarebbe stato causa di una perdita di tempo tale da pregiudicare definitivamente la riuscita della missione. In base a queste considerazioni, decidiamo di compiere la navigazione sempre in superficie e dritti sulle nostre rotte anche se fossimo stati avvistati e fatti segno a caccia da parte del nemico: o la missione finiva lì o riuscivamo a condurla a termine.

Ci avevano detto che, a semicerchio, con raggio di circa 5000 metri dall'imboccatura del porto, e correnti da una sponda all'altra

in modo da chiuderlo completamente, erano stesi un cavo idrofonico ed una linea di ginnoti: in tal modo doveva essere impossibile a qualsiasi imbarcazione a motore non segnalata avvicinarsi al porto. Il non avere a nostra disposizione un mezzo per eludere un tale tipo di sbarramento ci risparmia il fastidio di prenderlo in considerazione. Procediamo, dopo aver tutti tolte le maschere, facendo affidamento sul silenziamento dei nostri motori. Il mio apparecchio è notevolmente più veloce degli altri due, tanto che per stare uniti mi tocca navigare adagio mentre gli altri navigano a tutta forza.

Arriviamo così all'imboccatura del porto. Nel doppiare l'estremità dell'ostruzione fissa esterna perdiamo il contatto coll'apparecchio di Marceglia. I fanali rosso e verde dell'entrata sono accesi. Sento alcune voci che provengono dalla testata del frangiflutti esterno e vedo agitarsi un fanale a mano presso il fanale di sinistra; presso il fanale di dritta scorgo una specie di garitta. Procediamo cercando di mantenerci al centro del passaggio tra i due fanali. Alla altezza della testata dei moli non incontriamo, come ci aspettavamo, l'ostruzione: è aperta.

Stiamo avanzando lentissimamente. Improvvisamente il palombaro Marino mi dà un colpo sulla spalla e mi dice: « tutto a dritta »; però quasi immediatamente, l'apparecchio va a sbattere contro i galleggianti dell'ostruzione fissa interna: un po' per effetto del suo moto ma molto perché trascinato dall'onda di prua di un nave che, raggiungendomi, entra in porto. Mi meraviglio sul momento di non aver sentito prima il rumore delle eliche della unità che sta sorpassandomi e che ora sento e vedo benissimo essere un caccia a fanali spenti e che va a circa 10 nodi; sento anche perfettamente un rumore di catene sulla prua e intravvedo gente che traffica in coperta, intenta ai preparativi dell'ormeggio. Perdo per qualche momento il contatto coll'apparecchio di De la Penne; lo rivedo mentre, subito dopo di me, viene a sbattere anche lui contro i galleggianti presso i quali sono fermo, e poi lo perdo definitivamente di vista. Sono le ore 00.30 del 19 dicembre.

Mi guardo intorno e vedo, verso l'uscita del porto, che stanno per entrare altri due caccia a breve distanza l'uno dell'altro. Alla estremità dell'ostruzione fissa interna vi è una boa con fanale bianco; presso di essa è ormeggiata un'imbarcazione un po' più grande di una nostra diesel-barca, con i fanali accesi. Rimetto in moto e,

profittando delle onde provocate dal secondo caccia che entra, entro anch'io in porto, sempre in superficie, passando ad una ventina di metri dall'imbarcazione di guardia. Superata la boa terminale dell'ostruzione, dirigo prima per 120° e poi per 40° in modo da passare come previsto fra il frangiflutti interno e i moli a terra. Posso ormai sfruttare tutta la velocità del mio apparecchio. Sulla sinistra, affiancati al frangiflutti, osservo due incrociatori leggeri con una mimetizzazione differente da quella delle nostre unità; sulla dritta, ormeggiato ad uno dei moli a terra, un piroscafo carica cassette e sacchi che giudico viveri, illuminato a giorno da potenti cappelloni che diffondono una discreta luce per tutto il porto. All'estremità del frangiflutti, dalla parte di fuori, è ormeggiata di prua la nave da battaglia francese *Lorraine*. Successivamente, scorgo le sagome di altre due grosse navi da guerra alle boe, l'una di poppa all'altra. Dalla posizione e dalla loro mole le riconosco per due navi da battaglia, obiettivi di De La Penne e di Marceglia. Passo tra di esse e dirigo per NE alla ricerca della portaerei in uno dei suoi normali posti d'ormeggio: la portaerei non è neanche qui. (Da informazioni avute in seguito risultò che essa era passata da Suez diretta in Oceano Indiano prima della nostra azione).

Torno indietro per levante e poi dirigo a sud per recarmi nella zona delle petroliere. Le rotte che seguo per ricercare la portaerei e poi per recarmi nella zona delle petroliere vengono ad essere delle spezzate a causa delle accostate che devo fare per passare dalla parte non in luce, rispetto al piroscafo illuminato, di tutte le navi da guerra e mercantili che incontro nella navigazione. Ad un certo momento mi trovo davanti, abbastanza vicina, la prua di una grossa nave da guerra, che mi sembra una nave da battaglia. Non l'avevo vista prima, da maggiore distanza, a causa dello sfondo oscuro della terra. Da dove sono distinguo benissimo in controluce le due navi da battaglia obiettivi di De la Penne e di Marceglia, e quindi sono sicuro che quella che ho davanti non è una di quelle. Ritengo mio dovere attaccarla, anche se così facendo vengo a disobbedire all'ordine di operazione ricevuto. Preparo per l'attacco l'apparecchio, variandone l'assetto in modo da navigare con la testa di esso qualche centimetro sotto il livello dell'acqua e coll'elica ad un paio di metri di profondità onde evitare movimento di liquido e quindi fosforescenza in superficie. Eseguo l'avvicinamento sulla dritta, navigando in prima velocità. Non trovo l'ostruzione di prua

e vedo che manca anche quella laterale di dritta. Quando, ormai vicinissimo, sto per prendere gli ultimi rilevamenti per l'attacco, mi accorgo che i cannoni delle torri non devono essere di calibro superiore ai nostri 152 e quindi ho da fare con un incrociatore e non con una nave da battaglia. Evidentemente la breve distanza di avvistamento e lo stare così in basso sull'acqua mi hanno ingannato facendomi vedere le cose più grandi di quelle che sono. Un po' a malincuore decido di rinunciare a questo bel bersaglio già a portata di mano, e di andare alla ricerca della grossa petroliera. Per allontanarmi dall'incrociatore preferisco ormai, data la brevissima distanza a cui mi trovo e l'assoluta tranquillità che regna a bordo, di scorregli lungo il fianco e di uscire di poppa. Così mi porto sotto bordo e navigo lungo il fianco della nave tenendomi sempre scostato con la mano. Il mio palombaro tocca anche lui lo scafo e, vedendo che io proseguo, mi chiede sottovoce perché non ci fermiamo ad attaccare. Gli rispondo che abbiamo ordine di attaccare una petroliera. Quando siamo circa sotto il barcarizzo di poppa sono costretto a fermare perché dalla coperta viene accesa una lampadina tascabile che proietta il suo fascio di luce in mare. Mi sembra di non aver fatto alcun rumore di sciacquo e di non aver mai urtato contro lo scafo, perciò sto tranquillo. Copro col petto e colle braccia le fessure dei portellini oscuratori degli strumenti e resto ben fermo. Anche Marino è immobile. Decido mentalmente di manovrare la rapida solo se sono sicuramente scoperto, perché temo che col suo gorgoglio l'aria possa rivelare la presenza di apparecchi subacquei e dare l'allarme in porto compromettendo irrimediabilmente sia la mia missione sia quella dei miei due compagni.

Ho diverse volte l'impressione che il fascio di luce mi sia addosso: dico l'impressione perché non ho mai provato ad alzare lo sguardo alla sorgente luminosa, sia per non dover fare il minimo movimento sia per il timore che gli occhiali della maschera facessero da specchi. Può benissimo darsi che sia stata solo la mia impressione e che la luce non sia mai stata diretta su di noi; può darsi che il mare, in quel punto calmo come olio, abbia fatto specchio e che quindi la luce riflessa sia passata sopra l'apparecchio, che era a qualche centimetro sotto il pelo dell'acqua, senza illuminarlo. Credo che la luce sia rimasta accesa un minuto o due. Aspetto ancora un paio di minuti dopo che si è spenta e, quando mi sembra

che tutto sia tornato tranquillo, rimetto in moto e mi allontano lentissimamente. Quando sono a circa 50 metri dalla nave aumento di velocità e dirigo in quarta tacca verso la zona delle petroliere.

Dopo circa un quarto d'ora di navigazione sono costretto a togliermi la maschera a causa di un po' di mal di testa e di un forte urto di vomito. Respirando aria pura mi passa il mal di testa, mentre l'agitazione di stomaco diminuisce soltanto; mi accorgo solo allora di non avere più lo stringi-naso: molto probabilmente, quindi questi disturbi sono stati causati dal fatto di avere respirato col naso anidride carbonica per un periodo di tempo che non posso precisare non essendomi accorto dell'istante della perdita dello stringi-naso. Può però anche darsi che siano stati causati da cattiva depurazione della calce sodata o dalle due cause insieme. Mi faccio dare un altro stringi-naso da Marino e provo a rimettere la maschera: mi è impossibile perché lo stringere il boccaglio fra i denti mi fa tornare fortissimo l'urto del vomito. Continuo allora senza maschera verso la zona delle petroliere, finché ne vedo una grossa e carica, che apprezzo sulle 16 mila tonnellate. Provo ancora una volta a rimettere la maschera, ma non riesco a sopportare il boccaglio in bocca. Decido allora di eseguire l'attacco in superficie.

Mi porto a poppa della petroliera e ordino a Marino di portarsi sotto la carena e stabilire un collegamento il più verso prora possibile. Marino si meraviglia perché non eseguiamo l'attacco col l'apparecchio, come in tutte le nostre esercitazioni. Non volendo accennargli del mio disturbo, non perché abbia timore che si impressioni ma per farlo lavorare tranquillo, gli rispondo che voglio restare in superficie per vedere se per caso sulla petroliera si mettono in allarme. Marino prende allora l'ascensore e fa un primo tentativo per portarsi sotto la carena. Non vi riesce perché troppo leggero. Lo appesantisco coi due sergenti, lui riprova e questa volta riesce. Quando mi dà il pronti lo richiamo a galla e gli dico di staccare la testa, avviare le spolette e portarla all'altro capo del collegamento. Marino esegue esattamente: sono le 02.55. Quando sta per ripartire per trascinare la carica lungo la cima di collegamento, mi assicuro che gli orologi delle spolette sono in moto; ritorno sull'apparecchio e aspetto.

Mentre Marino sta lavorando sotto la carena, una petroliera più piccola si affianca alla nostra. Chiedo a Marino, coi soliti segnali convenzionali, come va e lui mi risponde che va bene. Quan-

do, data volta alla carica, torna a galla mi dice che ha sentito dei rumori di elica e dei movimenti non forti in acqua, ma ha continuato ed ultimato il lavoro perché io non l'ho richiamato; gli mostro allora la seconda petroliera e lui contento dice: « speriamo che resti qui ancora per tre ore; così sarà pagata anche lei ».

Ripartiamo per andare a depositare le quattro bombe incendiarie; le ancoriamo dopo averne avviate le spolette, ad un centinaio di metri dalla petroliera e ad una ventina di metri l'una dall'altra.

Allora dirigo verso il molo carboni, dove avevo previsto di sbarcare. Ordino a Marino di distruggere il suo e il mio autorespiratore, che gli passo. Giunto a terra ed accertatomi che non c'è nessuno dico a Marino di scendere, togliersi il vestito, tagliarlo a pezzi, buttarlo in mare ed aspettarmi. Mi porto coll'apparecchio verso il largo e, quando credo di essere in una zona di mare piuttosto profonda, fermo ed eseguo una rapida immersione senza maschera. Quando tocco il fondo il manometro di profondità marca 17 metri. Torno a galla, avvio l'autodistruttore, appesantisco al massimo l'apparecchio e lo abbandono. Raggiungo a nuoto la banchina dove avevo lasciato Marino, prendo terra, mi tolgo il vestito e lo faccio tagliare a pezzi e gettare in mare.

Con Marino mi avvio allora per uscire dal porto ed entrare in città. Ad una barriera siamo fermati ed arrestati da alcune guardie di dogana e di polizia egiziana, che chiamano anche un sottotenente e dei militari della fanteria di marina inglese. Veniamo condotti in un ufficio dove troviamo due tenenti della polizia egiziana che prendono ad interrogarci. Sono le 05.45. Mentre rispondo alle domande che mi vengono rivolte nella maniera più evasiva ed inconcludente possibile, sopraggiunge un capitano di fregata inglese e chiede al più anziano dei due ufficiali egiziani di consegnarci a lui. Questo rifiuta in mancanza di autorizzazione del proprio Governo dato che, avendoci riconosciuti come italiani dai documenti trovati nelle nostre tasche, asseriva che — non essendo l'Egitto in guerra coll'Italia — aveva bisogno di speciali istruzioni. Il comandante inglese, avutane autorizzazione dall'ammiragliato, richiede personalmente al Governo egiziano tali istruzioni ed ottiene che siamo consegnati a lui.

Il mio orologio subacqueo è sul tavolo insieme cogli altri oggetti sequestrati, ed io non lo perdo d'occhio. Pochi secondi dopo

le 05.45 si sente una forte esplosione che fa tremare il caseggiato. Qualche momento dopo, mentre saliamo in macchina per seguire l'ufficiale inglese, se ne sente una seconda più lontana, e più tardi, mentre la macchina cammina, una terza.

Al Comando Marina di Ras el Tin subiamo un breve interrogatorio in termini abbastanza cordiali e poi veniamo avviati ai campi di concentramento per prigionieri di guerra al Cairo.

15° L'operazione nelle impressioni dell'Amm. Cunningham

Nel suo libro « A Sailor's Odyssey » l'Amm. Cunningham così descrive quel che accadde ad Alessandria:

« Da qualche tempo sospettavamo che gli italiani preparassero un attacco contro le corazzate. Sapevamo che essi possedevano una specie di motoscafi esplosivi sommergibili che potevano navigare in superficie o immersi, dotati di dispositivi per sollevare le reti, permettendo il passaggio sotto le normali ostruzioni. Il 18 dicembre 1941 diramai un segnale per avvertire la Flotta che avremmo potuto aspettarci, in buone condizioni meteorologiche, attacchi contro Alessandria mediante siluri lanciati da aerei, da mezzi navali o da mezzi speciali pilotati da uomini. Oltre alle ostruzioni e alle reti protettive all'ingresso del porto, ogni corazzata era circondata da una rete sostenuta da galleggianti che la proteggeva da siluri, comunque lanciati o portati da uomini. Fu anche predisposto che alcune imbarcazioni lanciassero piccole cariche esplosive a intervalli regolari all'ingresso del porto.

« Il 19 dicembre, verso le 4, fui chiamato nel mio alloggio a bordo della *Queen Elizabeth* per apprendere che erano stati trovati due Italiani attaccati alla boa prodiera della *Valiant*. Erano stati presi a bordo e interrogati; ma non avevano voluto dir nulla ed erano stati mandati a terra prigionieri. Immediatamente ordinai che venissero riportati sulla *Valiant* e rinchiusi in una cala prodiera, bene al disotto del piano di galleggiamento. Le lance di tutte le navi furono mandate a lanciare piccole bombe all'ingiro, mentre gli equipaggi venivano svegliati e le carene erano esplorate con catene passanti dall'una all'altra parte degli scafi.

« Poco prima delle 6, mentr'ero a poppa della *Queen Elizabeth*, vi fu una violenta esplosione a poppa della cisterna *Sagona*,

ormeggiata vicino alla *Queen Elizabeth* e col *Jervis* affiancato. Tanto la cisterna quanto il Ct furono gravemente danneggiati: la *Sagona* ebbe una falla a poppa e il timone e le eliche danneggiati; il *Jervis* dovette restare in bacino per un mese.

« Dopo una ventina di minuti vidi una forte esplosione sotto la torre prodiera della *Valiant*, e quattro minuti più tardi mentre ero a poppa a dritta della *Queen Elizabeth* vicino all'asta della bandiera, avvertii un forte rumore sordo e fui lanciato in aria per un metro e mezzo presso la battagliola e tanto fortunato da non cadere malamente. Vidi una grande colonna di fumo nero levarsi dal fumaiolo e da un punto immediatamente a proravia, e compresi subito che la nave era stata gravemente danneggiata. La *Valiant* aveva già la prora sott'acqua. La *Queen Elizabeth* sbandò fortemente sulla dritta.

« Tre locali caldaie erano allagati e non riuscimmo a ottenere vapore. Lo sbandamento fu compensato allagando i compartimenti dell'altro lato, ma, con alcune migliaia di tonnellate d'acqua a bordo, la *Queen Elizabeth* era molto bassa sul mare. Facemmo affiancare un sommergibile da ciascun lato per assicurarci forza motrice, e in 24 ore riuscimmo a produrne da noi stessi; ma vi era un foro di quasi quattro metri quadrati sotto il locale delle due caldaie prodriere, e la nave era fuori combattimento.

« Sebbene la *Queen Elizabeth* fosse fuori combattimento, continuai ad alloggiare a bordo. Allo scopo di ingannare il nemico e di fargli credere che fossimo incolumi, arrivammo al punto di eseguire una fotografia — sperando che fosse pubblicata anche da giornali stranieri — la quale mostrava la cerimonia dell'alza-bandiera col picchetto, la bandiera e me a poppa, e la nave in apparente assetto normale. Non seppi mai per quanto tempo il nemico rimanesse ingannato, sebbene non fossimo affatto certi che i suoi ricognitori, superando il contrasto delle nostre pattuglie da caccia, non fossero riusciti a fotografare la *Queen Elizabeth* coi due sommergibili ormeggiati di fianco. Non potemmo però nascondere i danni della *Valiant*. Dopo averla alleggerita quanto più possibile, la immettemmo in bacino. I suoi danni erano più gravi di quanto avessimo preveduto, poiché si estendevano per circa 25 metri e comprendevano anche la chiglia. Sarebbero occorsi almeno due mesi per una riparazione provvisoria...

« Pochi giorni dopo l'attacco italiano un giovane ufficiale del servizio delle macchine mi suggerì che, se le navi avessero le macchine in moto indietro adagio mentre erano alla boa o ormeggiate, l'afflusso dell'acqua lungo la carena avrebbe impedito il fissaggio di cariche esplosive. Ricorremmo quindi a questo provvedimento, allorché temevamo attacchi del genere. Purtroppo non vi avevamo pensato prima... ».

Dopo avere brevemente descritta l'azione svolta dai nostri operatori, l'Amm. Cunningham conclude:

« Consegnammo tutti i sei prigionieri all'Esercito, colla disposizione di tenerli segregati per sei mesi in modo che non riuscissero a comunicare con nessuno [ovviamente, per impedire che giungesse a noi sicura notizia del loro successo]. Non si può non ammirare il freddo eroismo e l'impresa di questi Italiani. Ogni cosa era stata accuratamente predisposta e studiata. Nel porto furono perfino trovati recipienti di carburo di calcio, coi quali speravano di incendiare la nafta fuoriuscita dopo le esplosioni ».

16° Informazioni e commenti suscitati dall'impresa

a) *Informazioni.*

A mezzogiorno del 19 dicembre 1941, poche ore dopo cioè il compimento dell'impresa, un ricognitore riuscì ad eseguire un rilievo fotografico del porto di Alessandria, del quale Egeomil diede notizia a Supermarina con un telegramma delle 13.35 del giorno 20, così concepito: « Da esame fotografico ricognizione Alessandria ore 12 corrente 19 risultano seguenti differenze rispetto at situazione giorno 17 corrente semialt nave da battaglia inglese at n. 61 con due galleggianti affiancati uno per lato che sembrano due sommergibili alt Nave da battaglia inglese at n. 57 con grossa petroliera aut cisterna affiancata sul lato dritto et con tutte le torri brandeggiate sul lato dritto ».

Il 9 gennaio Seekriegsleitung scrisse a Supermarina: « L'informazione perviene da fonte assolutamente attendibile. Quest'informazione parla di un attacco contro la *Queen Elizabeth* e contro la *Valiant* da parte di piccoli sommergibili italiani con equipaggio di due uomini, il quale è stato effettuato con successo; non viene però precisata l'entità dei danni. Sei uomini sono stati fatti prigionieri.

Gli inglesi credono che i sommergibili « liliput » siano rimorchiati da una unità fino nella zona dove devono operare. Si dice che detti sommergibili sono lunghi 22 piedi [6,7 metri] e larghi 21 pollici [0,533 metri]. La parte anteriore conterrebbe 500 libbre di esplosivo [circa 225 Kg.] che vien fatta esplodere da una spoletta a tempo ». (1)

Il 14 gennaio perveniva notizia da un informatore che in seguito all'importanza dei danni subiti dalle navi erano giunti ad Alessandria numerosi tecnici ed operai specializzati britannici.

Nel corso dello stesso mese di gennaio 1942 ulteriori conferme del successo riportato pervennero da fonte giapponese e dal Servizio Informazioni del nostro Esercito. Successivamente, nel corso del conflitto, altre notizie sullo stato delle navi, sul procedere dei lavori di rimessa a galla, sull'invio in arsenali per la loro reintegrazione in efficienza, etc. giunsero a Supermarina.

Si ebbe conferma che i sei operatori erano caduti prigionieri e si ebbero anche informazioni, molto vicine alla realtà, sul modo come avevano svolto la loro missione.

Si seppe anche che la *Valiant* rimase immobilizzata fino al marzo 1942 e poi poté raggiungere Durban, dove compì altri sei mesi di lavori. La *Queen Elizabeth*, più gravemente danneggiata, non poté lasciare Alessandria che molto più tardi, andando altrove per sostenere un lungo periodo di riparazioni.

b) *Commenti.*

Durante la guerra apparvero articoli su vari giornali italiani e tedeschi, esaltanti l'impresa con ricostruzioni un po' fantasiose dei fatti.

Churchill informò il Parlamento britannico dell'infausta notte di Alessandria (fino allora tenuta segreta) soltanto il 23 aprile 1942 in una seduta a porte chiuse. Nel dar notizia delle gravi conseguenze per la Marina britannica, che ne erano derivate, manifestò anche la sua ammirazione per gli esecutori.

Dopo la guerra anche la stampa britannica vi dedicò articoli di vari scrittori su molti giornali: articoli pregevoli per i cavallereschi riconoscimenti che contenevano. Il più eloquente, nella sua brevità

(1) Le dimensioni ipotizzate allora dagli Inglesi erano molto prossime a quelle reali e la carica era di 300 Kg. di tritolite.

è stato quello dovuto alla penna di Frank Goldsworthy, pubblicato nel « Sunday Express » dell'8 gennaio 1950 sotto il titolo stampato a caratteri vistosi: « *Sei uomini cambiarono in una notte il volto di una guerra — Vi avverto... la vostra nave sta per saltare* ».

Eccone la traduzione del testo.

« Nella notte tra il 18 e il 19 dicembre 1941 tre siluri umani penetrarono nel porto di Alessandria, immobilizzarono per 15 mesi la nave da battaglia *Queen Elizabeth* e per 5 mesi la sua gemella *Valiant*, e fecero saltare la poppa di una grande petroliera della flotta.

« In una notte il potere navale nel Mediterraneo Orientale era stato invertito in senso sfavorevole per gli Alleati. Forse mai, nella storia navale, sei uomini erano riusciti a determinare una così decisiva distruzione. Eccone la storia.

Erano circa le tre del mattino. Due Italiani — il T.V. De la Penne e il sottufficiale Bianchi — furono veduti nuotare lungo il bordo della *Valiant* nel porto di Alessandria.

« Furono recuperati a bordo, ma si rifiutarono di rispondere alle domande che erano loro rivolte.

« Il Comandante Morgan (attualmente Viceammiraglio Sir Charles Morgan) ordinò che fossero rinchiusi sul fondo della nave in corrispondenza del punto dove egli pensava che avessero applicata la testa esplosiva.

« Per due ore e mezza gli Italiani rimasero seduti senza aprir bocca, ignorando ogni domanda.

« Alle 05.45 il T.V. De la Penne chiese di parlare col comandante. Disse: « Desidero avvertirvi che la vostra nave salterà tra poco ». Egli non avrebbe detto di più. Rifiutò recisamente di dire dove aveva collocato la testa esplosiva.

« Il Comandante Morgan ordinò a tutto il personale di salire in coperta e fece chiudere le porte stagne ».

Dopo aver narrato le vicende di ciascuna delle unità affondate e dei rispettivi affondatori, l'Autore così conclude il suo racconto:

« Fatti tutti prigionieri, nessuno di loro poté ritornare per informare del triplice successo.

« Nel 1944, dopo l'armistizio italiano, De la Penne ritornò in Italia dall'internamento in India e fece visita al Comandante Mor-

gan, allora contrammiraglio in comando della Marina britannica a Taranto e in Adriatico.

« Egli raccontò all'Ammiraglio che non era riuscito ad applicare la testa allo scafo. L'aveva posta sul fondo del porto sotto la nave e, se ne avesse rivelata l'ubicazione, la nave avrebbe potuto essere allontanata.

« Il T.V. De la Penne si unì allora al reparto d'assalto italiano che cooperava cogli Alleati e prese parte, con grande coraggio, ad un'impresa compiuta da reparti italo-inglesi... Invano l'Amm. Morgan cercò di ottenere una decorazione britannica per De la Penne, essendo ancora l'Italia giuridicamente nemica dell'Inghilterra.

« Nel marzo 1945, durante un'ispezione passata a Taranto alle navi italiane dal Principe Umberto, De la Penne fu chiamato per ricevere la medaglia d'oro concessagli per l'atto di valore compiuto attaccando la *Valiant*.

« All'Ammiraglio Morgan, che era presente, si volse allora il Principe e gli disse: « Venga, Morgan, penso che spetti a voi ».

« L'Amm. Morgan prese allora la medaglia e l'appuntò al petto dell'uomo che tre anni e tre mesi prima aveva messo fuori causa la sua nave ».

17° Bollettini di guerra

Lo straordinario successo di Alessandria fu annunciato coi seguenti due sobri bollettini, mentre ovviamente l'Inghilterra si guardò bene dal farne pubblico cenno.

Bollettino n. 585 del 9 gennaio 1942. — Nella notte sul 19 dicembre mezzi d'assalto della R. Marina, penetrati nel porto di Alessandria, attaccarono due navi da battaglia inglesi ormeggiate. Ora soltanto si è avuta la conferma che una nave da battaglia della classe « *Valiant* » rimase gravemente danneggiata e fu immessa in bacino dove trovatisi tutt'ora.

Bollettino n. 586 del 10 gennaio 1942. — Nell'azione svolta dai mezzi d'assalto della R. Marina nel porto di Alessandria, annunciata nel bollettino di ieri, è risultato per ulteriori precisi accertamenti che, oltre alla *Valiant*, fu danneggiata anche una seconda nave da battaglia del tipo « *Barham* ».

CAPITOLO IV

SITUAZIONE E OPERAZIONI NELL'INVERNO 1941-42

18° Nostra situazione nell'ultimo periodo del 1941

L'anno 1941 si era chiuso in vantaggio per la Marina Italiana, dopo una crisi che era giunta all'apice della prima metà di dicembre, colla perdita dei due incrociatori *Da Barbiano* e *Di Giussano* (A.D. Antonio Toscano), che trasportavano benzina in fusti.

Non altrettanto favorevole era la situazione per la nostra Aeronautica, perché colla partenza dalla Sicilia del X CAT le forze aeree italiane non avevano potuto continuare da sole l'offensiva su Malta in misura adeguata alla necessità di mantenerla sufficientemente neutralizzata, data la modesta consistenza numerica della « linea » di velivoli: modesta in relazione ai molteplici compiti loro affidati in tutti i settori del teatro di guerra. Inoltre, l'occupazione della Cirenaica — diventata quasi totale da parte del nemico a fine dicembre 1941 — aveva privato le nostre forze aeree degli aeroporti cirenaici concedendone l'uso agli Inglesi.

Perciò nel complesso, se, colla perdita di 3 Nb. 1 Pa, 2 Inc, vari Ct, e con altre unità danneggiate le F. N. inglesi erano rimaste a malpartito (disponendo ormai nel Mediterraneo Orientale soltanto di navi leggere, pur non avendo noi ancora notizia dello affondamento di una delle tre Nb, la *Barham*), la situazione nel Mediterraneo centro-orientale non poteva dirsi — dal punto di vista aereo-navale — soddisfacente per noi, in quanto che le difficoltà di traffico colla Libia dipendevano più dalle possibilità operative offerte dalla base di Malta a velivoli, sommergibili, unità leggere di superficie (Forza K) che dalla relatività delle forze navali principali.

Tuttavia nel dicembre 1941, in seguito alle nostre insistenze, aveva cominciato ad affluire in Sicilia il II CAT (che costituì insieme col X CAT la 2ª Flotta aerea tedesca), il quale a partire dal gennaio 1942 cominciò ad agire energicamente ad integrazione di Armera, capovolgendo in breve la situazione a nostro favore, mentre con una rapida controffensiva iniziata il 21 gennaio era riconquistata in quindi giorni buona parte della Cirenaica.

Le nostre perdite nei rifornimenti libici, che — come si è veduto — si erano mantenute entro limiti bassi fino a giugno 1941, avevano cominciato a salire al 19% in luglio, per poi seguire il seguente andamento:

agosto 12,5% - settembre 28% - ottobre 21% - novembre 63% - dicembre 18%.

Se poi ci si riferisce soltanto alle perdite subite nel trasporto dei combustibili liquidi, dai quali dipendeva la mobilità delle truppe in Libia e quindi — in definitiva — la loro capacità di manovra operativa, le percentuali relative a questa vitale specie di rifornimenti erano state:

agosto - 0% - settembre 25% - ottobre 22% - novembre 92% - dicembre 5%.

Colpisce l'enorme percentuale di novembre. In quel mese la perdita globale del 63% fu così ripartita:

Totale dei carichi partiti:	tonn. 79208	Perdite
Totale dei carichi perduti:	tonn. 49365	63%
Carichi solidi partiti:	tonn. 47420	
Carichi solidi perduti:	tonn. 20048	42.6%
Carichi liquidi partiti:	tonn. 31788	
Carichi liquidi perduti:	tonn. 29317	92%

Risulta evidente che in novembre 1941, in correlazione col l'offensiva iniziata in Africa settentrionale il 18 novembre, gli Inglesi avevano preso di mira in modo particolare le petroliere per paralizzare l'Armata italo-tedesca della Libia e le forze aeree di cooperazione strategico-tattica. Nel tentativo di fronteggiare la crisi, noi in quel mese ricorremmo anche al naviglio militare veloce (specie Ct) oltre che a sommergibili, con 16 unità-viaggio su un totale di 50 ossia circa un terzo.

Ma la limitata capacità di trasporto delle navi da guerra potè dare un modesto contributo alla massa dei carichi, facendovi ricorso quasi esclusivamente per invio di carburanti. Le 2471 tonnellate di combustibile liquido giunte a destinazione furono trasportate da unità militari, essendo affondate tutte le petroliere in numero di 6.

A determinare l'altissima percentuale di perdite nel mese di novembre contribuì la maggiore catastrofe prodottasi in tutta la guerra nel nostro traffico colla Libia.

Essa si identificò colla perdita totale del convoglio « B » di 7 mercantili (tra cui 2 petroliere) per un totale di 41112 t.s.l. e di 34473 tonnellate di carico, e di 2 Ct della scorta.

Nonostante che esso fosse protetto da vicino dalla 3^a Divisione (*Trento* e *Trieste*, con 4 Ct) e scortato da 6 Ct, un gruppo di 2 Il (*Aurora* e *Penelope*) e di 2 Ct (*Lively* e *Lange*), che erano arrivati a Malta dall'Inghilterra il 20 ottobre ricostituendovi la Forza K, piombò improvvisamente — guidato da ricognitori aerei notturni — verso le 01.00 del 9 novembre sul convoglio, sviluppando coll'aiuto del Radar un fuoco intenso che in sette minuti provocò la catastrofe, senza che le nostre navi ancora sfornite di Radar potessero opporre valida reazione.

In seguito alla perdita del convoglio « B », il 20 novembre fu organizzata la partenza di tre convogli (4 Mn da Napoli, 2 Mn da Taranto, 2 P.fi da Navarino) con 10 Ct di scorta in totale e con due Divisioni (la 3^a e l'8^a su 5 Inc e 7 Ct in tutto), oltre all'Il *Cadorna* con un carico di benzina: tutti sulle rotte a levante di Malta.

Il convoglio principale, che era diretto a Tripoli, fu fatto rientrare perché nella notte del 21 poderosi attacchi di aerei siluranti misero fuori combattimento poco a sud delle acque tra Sicilia e Calabria gli Inc *Trieste* (C.V. Umberto Rouselle) e *Abruzzi* (C.V. Franco Zannoni), che riuscirono a rientrare a Messina dopo una vicenda veramente epica.

Giunsero invece a Bengasi i 2 P.fi di Navarino e una delle Mn di Taranto (avendo dovuto l'altra entrare a Suda per avaria) e il *Cadorna*.

L'episodio diede la conferma dell'impossibilità di mantenere le comunicazioni colla Libia in misura adeguata ai bisogni, finché Malta non fosse stata nuovamente neutralizzata.

Poiché la costituzione di grandi convogli fortemente scortati si era dimostrata dannosa, in una fase della lotta in cui noi non

avevamo il predominio aereo nel Mediterraneo Centrale e gli Inglesi potevano tenere in accettabili condizioni di rischio un reparto navale a Malta, Supermarina provò ad adottare il sistema di numerosi piccoli convogli contemporaneamente in moto, sparpagliati a levante e a ponente di Malta.

Ma il primo esperimento non andò troppo bene: il 23-24 novembre si trovavano in mare l'Il *Cadorna* di ritorno da Bengasi, tre convogli — ciascuno composto di un solo piroscafo con una unità di scorta — di cui due diretti a Bengasi e uno di ritorno verso Brindisi, una Mn con 2 Ct da Trapani a Tripoli; 2 piroscafi tedeschi (*Maritza* e *Procida*) scortati dalle Tp *Lupo* e *Cassiopea* dalla Grecia per Bengasi.

Alla ricognizione aerea di Malta non sfuggirono questi movimenti e la Forza K prese il mare nella notte sul 24, puntando ad alta velocità verso quest'ultimo convoglio.

Alle 05.00 del mattino del 24 il Sm *Settembrini* vide e segnalò la Forza K, cosicché Supermarina dirottò tutti i convogli, eccetto uno già prossimo a Bengasi e quello in rotta da Trapani a Tripoli.

Disgraziatamente il convoglio « Lupo » non intercettò il segnale di Supermarina, sebbene più volte ripetuto, e fu raggiunto nel pomeriggio dello stesso giorno 24 dalle navi avversarie. La lotta fu lunga, per l'accanimento con cui le due Tp si gettarono contro l'avversario, mascherando i due piroscafi, che trasportavano carburante, con cortine di nebbia. Ma la strapotenza avversaria (cui la nebbia non faceva velo, grazie al Radar) ebbe ragione del valore e i due mercantili finirono per essere affondati, mentre le Tp approfittando di un improvviso piovasco poterono disimpegnarsi dopo aver constatato che ormai nulla potevano fare per i piroscafi già liquidati (1).

Il 29 novembre fu eseguita con analoghi concetti un'altra operazione, con 6 bastimenti — scortati e ripartiti in 5 convogli — tra cui due petroliere (*Volturno* e *Mantovani*). Questa volta però Supermarina — nonostante la penuria di nafta — dislocò in crociera in posizione centrale 3 Inc con 3 Ct e la *Duilio* con 1 Inc e 6 Ct con compito di appoggio.

(1) Fu in concomitanza con questa incursione della Forza K che il 25 novembre gli Inglesi perdettero la *Barham*, uscita da Alessandria colla M. F. a sostegno della Forza K, qualora le nostre F.N. avessero preso il mare.

La forza K (rinforzata da *Neptune* e *Ajax*, giunti da Alessandria a Malta con 2 Ct proprio il 29 novembre) prese anche questa volta il mare e riuscì ad affondare, il 1° dicembre, a levante la Mn *Adriatico* e a ponente la Mc *Mantovani*, mentre la *Volturmo*, colpita da bombardieri, fu costretta a ritornare indietro. Il gruppo « Duilio » non aveva fatto in tempo a intervenire, data la sua velocità inferiore a quella della Forza K.

Il giorno prima, 30 novembre, bombardieri avevano affondato un piroscafo e danneggiato un altro, che era riuscito però a raggiungere Argostoli (essendo in rotta insieme col precedente tra Brindisi e Bengasi).

La grossa Mc *Mantovani* aveva lasciato Trapani per Tripoli il 30 novembre, scortata da Ct *Da Mosto*. Il 1° dicembre era stata colpita da bombe aeree. Il *Da Mosto* aveva tentato di portarla in salvo a rimorchio, essendo a 75 miglia da Tripoli, ma colpita ancora irrimediabilmente aveva dovuto essere abbandonata affondando poco dopo. Subito dopo comparve l'Il *Penelope* col Ct *Lively*, che colarono a picco il *Da Mosto* dopo violento scontro. Il *Da Mosto* si comportò così eroicamente che le navi inglesi gli resero gli onori militari, defilando a lento moto cogli equipaggi schierati in coperta nelle acque in cui il Ct italiano era scomparso. Al suo comandante — C.F. Francesco Dell'Anno — fu conferita la medaglia d'oro al valor militare.

Notiamo che, essendo la *Mantovani* partita dall'Italia il 30 novembre, la perdita del carico è stata inclusa nelle statistiche relative a tale mese.

In conseguenza della falcidia di petroliere avvenuta in novembre, nel mese di dicembre la carenza di carburante in Libia assunse aspetto angoscioso. Tuttavia — per mancanza di petroliere — su un totale di 47680 tonnellate di rifornimenti trasportati (colla perdita ridotta al 18% grazie al grande spiegamento di forze aereo-navali per la protezione, accennato in una nota al Capitolo precedente) soltanto 7606 tonnellate di carburante poterono essere inviate, colla citata perdita del solo 5% pari a 383 tonnellate.

Modesta la perdita, ma gravissimo l'episodio che la produsse. Quelle 383 tonnellate erano infatti caricate su due incrociatori, *Da Barbiano* e *Di Giussano*, che nella notte tra il 13 e il 14 dicembre scomparvero col loro ammiraglio sotto Capo Bon in seguito ad un fulmineo attacco di 4 Ct, diretti a Malta con provenienza da

Gibilterra. Così per portare poche centinaia di carburante a Tripoli, in un momento di estrema necessità, eravamo stati costretti ad affrontare con doloroso risultato l'alea di rischiare due preziose unità.

19° Nostra situazione e operazioni nel primo trimestre del 1942

Chiuso con questo episodio il periodo più nero del traffico libico, la situazione fu ristabilita. Colla prima battaglia della Sirte si era riusciti a far giungere senza perdite in Libia un importante convoglio, ed in gennaio, febbraio e marzo 1942 — con l'opera di efficace neutralizzazione di Malta, congiuntamente ripresa dalle forze aeree tedesche e italiane — le perdite nei rifornimenti si ridussero ad una quantità di scarso rilievo: 10.500 tonn. perdute su 183223 trasportate nell'intero trimestre; appena il 5,7%. In particolare fu assai fortunato il traffico dei carburanti, con 1310 tonnellate perdute su 63715 trasportate, cioè il 2,1%.

Il traffico poté riprendere — per così dire — normalizzato, ossia colle abituali scorte di naviglio sottile. Tuttavia in alcuni momenti fu sentita l'opportunità di proteggere i convogli con importanti gruppi navali, così come nel recente passato.

Però, a differenza del passato, fu adottato un nuovo sistema di protezione, particolarmente studiato dall'Amm. Carlo Bergamini che promosso ammiraglio di Squadra, era dal 12 gennaio 1942 comandante della II Squadra con insegna sulla *Duilio* (1).

Il nuovo sistema fu chiamato « della scorta diretta incorporata nel convoglio e composta anche di navi maggiori ».

Esso era stato adottato per la prima volta a metà dicembre nell'operazione M.42 sfociata nella prima battaglia della Sirte. Rispondeva al criterio di avere nelle immediate vicinanze di un convoglio durante le ore diurne e in formazione col convoglio nelle ore notturne un gruppo di navi con una o più corazzate del tipo rimodernato, capace di fronteggiare in nette condizioni di superiorità qualsiasi reparto inglese tipo Forza K che avesse cercato

(1) Nel Capitolo III del volume IV « Le azioni navali in Mediterraneo » 10-6-1940/31-3-1941, di questa serie, è stata illustrata la trasformazione del Comando Squadra Navale in Comando Forze Navali, avvenuta il 12 gennaio 1942, con la creazione della II Squadra, mentre la I Squadra era agli ordini dell'Amm. Iachino Comandante in Capo delle F. N.

di attaccare. Alle Nb tipo « Littorio » era invece riservata la funzione di appoggio a distanza, qualora l'atteggiamento della M. F. avesse consigliato di farle uscire in mare.

Di notte il gruppo di scorta incorporata forniva anche una consistente difesa di fuoco contro i velivoli siluranti, che ormai attaccavano sistematicamente al chiarore di bengala lanciati da ricognitori muniti di radiolocalizzatori.

La prima operazione del genere fu la « M.43 », che si svolse fra il 3 e 6 gennaio, inaugurando felicemente il ciclo operativo del primo trimestre 1942 (1).

La M.43 raggiunse lo scopo di far arrivare a Tripoli senza perdita alcuna ben tre convogli contemporanei:

Convoglio n. 1: Mn. *Bixio* - *Monginevro* - *Lerici*.

Giunto a Messina da Napoli, lasciò Messina alle 10.15 del giorno 3, scortato dai 5 Ct *Vivaldi*, *Da Recco*, *Usodimare*, *Bersagliere*, *Fuciliere*.

Convoglio n. 2: Mn *Monviso* e Mc *Giordani*.

Partì da Taranto alle 15.06 del giorno 3, scortato dalle 4 Tp *Orsa*, *Aretusa*, *Castore*, *Antares*.

Convoglio n. 3: Mn *Allegri*.

Lasciò Brindisi alle 13.15 del giorno 3, scortato dal Ct *Frecia* e dalla Tp *Procione*.

Il convoglio n. 1 si riunì col convoglio n. 2 alle 7.10 del giorno 4, e poche ore dopo — alle 10.50 — coll'aggregazione della Mn *Allegri*, si formò un unico convoglio di 6 bastimenti che raggiunsero Tripoli alle 12.30 del giorno 5.

Le forze navali partecipanti all'operazione agirono in due Gruppi, partiti da Taranto rispettivamente alle 16.00 e alle 18.50 del giorno 3.

Un Gruppo di scorta ravvicinata costituito da: Nb *Duilio* - Inc *Garibaldi*, *Montecuccoli*, *Aosta*, *Attendolo* - I 5 Ct *Maestrale*,

(1) Questa e le successive operazioni a protezione dei convogli sono compiutamente descritte nei volumi VI, VII, VIII e IX, di questa serie, trattanti la difesa del traffico. Qui se ne parla brevemente, al solo scopo di esaminare la successione degli avvenimenti.

Gioberti, Oriani, Scirocco, Malocello. Comandante del Gruppo Amm. Carlo Bergamini.

Un Gruppo di appoggio (spostato verso levante, cioè verso la direzione di provenienza di eventuali minacce da parte della M. F.), costituito da: Nb *Littorio, Doria, Cesare* - Inc *Gorizia, Trento* - gli 8 Ct *Carabiniere, Alpino, Pigafetta, Da Noli, Ascari, Aviere, Geniere, Camicia Nera*. Comandante del Gruppo e Comandante Superiore in mare l'Amm. Angelo Iachino.

Il Gruppo di appoggio e il Gruppo di scorta rientrarono a Taranto rispettivamente alle 17.00 del 5 e alle 04.30 del 6.

La reazione britannica fu nulla: la Forza K era praticamente fuori servizio, dopo l'affondamento del *Neptune* e i danni riportati dall'*Aurora* e dal *Penelope*; la ricognizione aerea avversaria aveva bensì avvistato saltuariamente l'uno o l'altro dei Gruppi navali, ma questi con fortunati dirottamenti erano riusciti a disorientare i ricognitori e a non far mai scoprire il convoglio in mare; d'altro canto era già in atto l'intensificato martellamento di Malta, che aveva cominciato a diminuirne l'efficienza, soprattutto quale base aerea, danneggiando i campi di volo e distruggendo molti apparecchi.

Scrivono l'Amm. Cunningham nel suo libro autobiografico:

« Nelle prime ore del 4 gennaio la ricognizione aerea aveva avvistato un forte Gruppo nemico, comprendente una corazzata, che dirigeva a sud [probabilmente si trattava del Gruppo « *Littorio* », potendo *Doria* e *Cesare* essere stati scambiati per tipi « *Garibaldi* »]. Fu riavvistato la sera e, sebbene avesse preso il volo da Malta un reparto aereo d'attacco, questo non riuscì a rintracciarlo. Ciò non sorprese, perché allora l'isola aveva un solo aereo idoneo alla ricognizione ».

La seconda operazione, contraddistinta colla sigla « T.18 », si svolse tra il 22 e il 25 gennaio. Vi parteciparono:

Convoglio di 5 motonavi: *Victoria* (carica di truppe), *Monviso, Monginevro, Pisani, Ravello*, scortato da 6 Ct (*Vivaldi, Malocello, Da Noli - Aviere, Camicia Nera, Geniere*) e da 2 Tp (*Castore* e *Orsa*).

Sul *Vivaldi* aveva preso imbarco il C.A. Amedeo Nomis di Pollone, che aveva la carica di Comandante del Gruppo Ct della Squadra).

Gruppo « Aosta »: *Aosta* (A.D. Raffaele de Courten), *Attendolo*, *Montecuccoli*, con 4 Ct (*Alpino*, *Bersagliere*, *Fuciliere*, *Carabinieri*).

Gruppo « Duilio »: *Duilio* (A.S. Carlo Bergamini) con 4 Ct (*Pigaletta*, *Oriani*, *Scirocco*, *Ascari*).

Sei sommergibili: In agguato in catena da nord a sud tra Malta e le acque attraversate dal convoglio.

La *Victoria* lasciò Taranto a 19 nodi col Gruppo « Duilio » alle 17.00 del 22 gennaio.

Le altre 4 motonavi si riunirono nello Stretto di Messina verso le ore 10 del 22, essendo *Monviso* e *Ravello* partite la sera prima da Napoli e *Pisani* e *Monginevro* da Messina in tempo utile: velocità 14 nodi. Poco dopo la *Ravello*, per cattivo funzionamento del timone, dovette lasciare il convoglio ed entrare a Messina.

Il Gruppo « Aosta » era uscito da Taranto alle 11.00 del 22, per riunirsi col convoglio delle 4 motonavi — come avvenne — alle 18.00 dello stesso giorno circa 40 miglia a levante di Punta Stilo, avendo il convoglio diretto verso questo punto di riunione per tenersi lontano da Malta.

I due Gruppi si costituirono in un unico dispositivo di marcia — col Gruppo « Duilio » di poppa al Gruppo « Aosta » col convoglio, comprendente ora anche la Mn *Victoria* — verso le ore 15 del 23.

Al momento della riunione la posizione occupata dal complesso delle forze era 190 miglia per ESE da Malta, avendo entrambi i Gruppi seguito sempre rotte esterne al cerchio-limite del raggio d'azione dei velivoli siluranti basati a Malta, valutato in circa 180 miglia.

Da quella posizione il complesso navale proseguì verso sud fino al tramonto, poi con un largo giro verso il limite delle acque del Golfo della Sirte diresse per Tripoli.

La *Duilio* alle 19.15, a notte fatta, lasciò il convoglio proseguire colla Divisione « Aosta » e diresse per il rientro, restando ad incrociare 200 miglia a levante di Malta durante le ore diurne del 24, per rientrare a Taranto alle 6 del mattino del 25.

La Divisione « Aosta » a sua volta lasciò il convoglio alle 10.00 del 24 a una sessantina di miglia da Tripoli, quando stava per entrare nelle rotte costiere scortato dai Ct del Gruppo « Vi-

valdi ». La Divisione raggiunse Taranto verso le ore 15 del 25; il convoglio entrò a Tripoli fra le 14 e le 16 del 24.

La traversata fu disturbata da avvistamenti e attacchi, senza esito, di Sm avversari e da tre pesanti attacchi aerei: il primo tra le 17.20 e le 17.30, il secondo tra le 18.30 e le 19.10, il terzo (in varie ondate) fra le 21.30 e le 00.30. Tutti nella serata del 23 fino a mezz'ora dopo la mezzanotte.

I velivoli prendevano di mira in modo speciale le motonavi per impedire l'afflusso dei rifornimenti in Libia. Le motonavi da carico giunsero illese a destinazione, ma la *Victoria* ebbe la sciagura di essere colpita a poppa una prima volta da un siluro alle 17.30 (nonostante che in quel momento la formazione fosse protetta da una dozzina di Ju.88) e successivamente da altri due siluri alle 17.42' e alle 18.48. I Ct che, dopo il primo siluro, erano intenti a darle rimorchio, dovettero abbandonarla dopo aver preso a bordo l'equipaggio e le truppe. La bella nave affondò alle 19.10.

I ripetuti attacchi notturni, succedutisi per ben tre ore, furono tutti sventati per merito della efficace reazione e delle appropriate manovre attuate dalle unità agli ordini dell'Amm. de Courten: abilità assistita dalla fortuna.

La terza operazione, denominata « K.7 », si svolse tra il 21 e il 24 febbraio: destinazione Tripoli. Vi parteciparono:

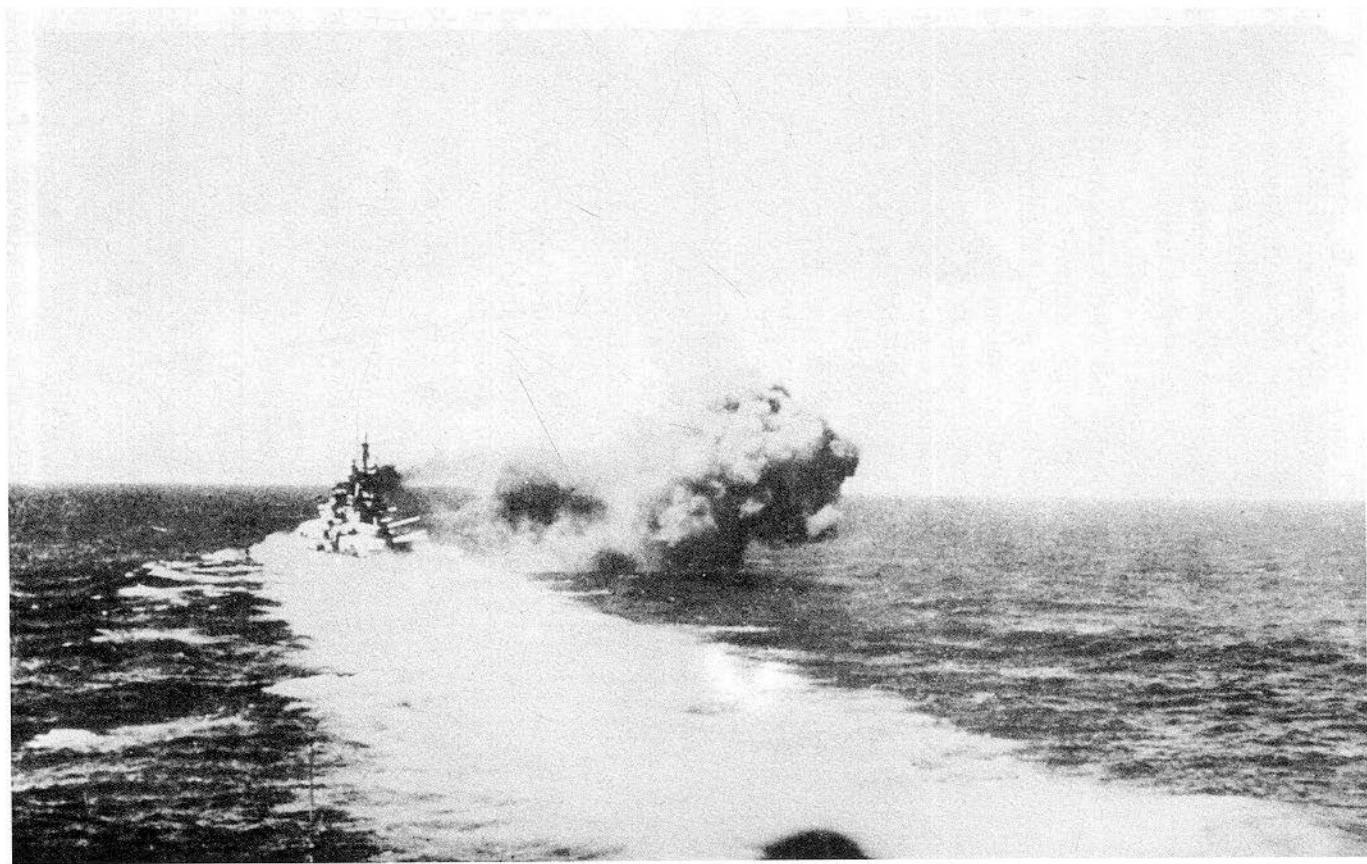
Convoglio n. 1: Mn *Monginevro*, *Unione*, *Ravello*, scortato dai 5 Ct *Vivaldi* (C.A. Nomis), *Malocello*, *Zeno*, *Premuda*, *Strale* e dalla Tp *Pallade*.

Convoglio n. 2: Mn *Giordani*, *Lerici*, *Monviso*, scortato dai 5 Ct *Pigafetta*, *Usodimare*, *Pessagno*, *Maestrale*, *Scirocco* e dalla Tp *Circe*.

Gruppo « Duilio »: *Duilio* (A.S. Bergamini) coi 4 Ct *Aviere*, *Geniere*, *Camicia Nera*, *Ascari*.

Gruppo « Gorizia »: *Gorizia* (A.D. Angelo Parona), *Trento*, *Bande Nere*, coi 3 Ct *Alpino*, *Da Noli*, *Oriani*.

Il convoglio n. 1 lasciò Messina alle 17.30 del 21 febbraio coi suoi Ct e fu raggiunto presso Capo Spartivento Calabro dal Gruppo « Gorizia », anch'esso uscito da Messina un'ora dopo.



Si apre il fuoco



Particolari di un « maiale »

Il convoglio n. 2 aveva lasciato Corfù coi suoi Ct alle 13.30 dello stesso giorno, mettendosi in coda al convoglio n. 1 verso le 13.00 del giorno 22 in un punto 180 miglia a levante di Malta.

Il Gruppo « Duilio », lasciato Taranto alle 16.00 del 21, raggiunse la formazione « Gorizia-Convoglio » verso le 07.30 del 22, seguendola a breve distanza.

Il Gruppo « Duilio » invertì la rotta alle 19.40 del 22, rientrando a Taranto alle 01.40 del 24.

Il Gruppo « Gorizia » accompagnò i due convogli riuniti fino alle 10.30 del 23, cioè fino all'inizio delle rotte costiere per Tripoli, dopo aver catapultato alle 08.00 un aereo del *Trento* per assicurarsi che non vi erano forze nemiche in avvicinamento da Malta. Il Gruppo arrivò a Messina alle 11.40 del 24.

I due convogli entrarono nel porto di Tripoli in rapida successione tra le 15.00 e le 16.30 del 23.

Come si può desumere facilmente, considerando il punto in cui si riunirono i due convogli, l'operazione « K.7 » si svolse con modalità analoghe a quelle della « T.18 », facendo il largo giro intorno a Malta.

La reazione avversaria fu nulla, sebbene più volte il complesso delle navi fosse avvistato e sebbene tra le 00.30 e le 05.30 del 23 si fossero accesi luminosi bengala nel cielo dei convogli.

Le condizioni meteorologiche con vento da scirocco e con cattiva visibilità, che le resero mediocri, contribuirono alla sicurezza della traversata, per quanto l'attiva ricognizione aerea inglese avesse localizzato più volte di giorno e di notte Gruppi navali e convogli. La scorta aerea dei Ju.88 fu continua il 22 e il 24, mentre il 23 — per le pessime condizioni di visibilità — gli aerei non riuscirono a rintracciare sulla rotta di ritorno il Gruppo « Gorizia », nonostante che lo avessero lungamente cercato.

La quarta ed ultima operazione del periodo considerato, denominata « V.5 », si svolse tra il 7 e l'11 marzo 1942.

Essa è stata caratterizzata dall'utilizzazione delle stesse scorte per i trasporti diretti in Libia e per altri trasporti di ritorno in Italia, in coincidenza coll'arrivo a destinazione dei precedenti.

Vi parteciparono:

Convoglio n. 1: Mn *Bixio* e *Giuliani*, scortato dal Ct *Pigafetta* e dalla Tp *Aretusa*.

Convoglio n. 2: Mn *Allegri*, scortata dai due Ct *Da Noli* e *Bersagliere*.

Convoglio n. 3: Mn *Monreale*, scortata dalla Tp *Circe* tra Napoli e Messina, e poi anche dai due Ct *Vivaldi* e *Fuciliere* e dalla Tp *Castore*.

Convoglio di ritorno: Mn *Giordani*, *Ravello*, *Lerici*, *Unione*, scortato dai 3 Ct *Pigafetta*, *Scirocco*, *Strale* e dalle 3 Tp *Aretusa*, *Cigno*, *Procione*.

Gruppo scorta: *Garibaldi* (A.D. de Courten), *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* coi 5 Ct *Aviere*, *Ascari*, *Geniere*, *Oriani*, *Scirocco* (quest'ultimo passato poi al convoglio, che l'*Aretusa* aveva lasciato per ritornare alla base).

I tre primi convogli lasciarono rispettivamente Brindisi, Messina e Napoli alle ore 12.30, 05.00, 01.30 del giorno 7 marzo. Velocità 15 nodi. Il Gruppo scorta lasciò Taranto alle 18.30.

Il convoglio n. 1 seguì rotte costiere fino a Santa Maria di Leuca e poi proseguì per meridiano fino all'entrata del Golfo della Sirte, dirigendo poi per Tripoli. Il convoglio n. 2 gli si era aggregato poco a sud di Leuca alle 19.20 del giorno 7; la mattina dopo, alle 07.30, sopraggiunse anche il convoglio n. 3, e alle 08.30 tutte le 4 Mn riunite in un unico convoglio proseguirono verso sud — essendo a circa 190 miglia da Leuca — scortate da 8 siluranti.

Il Gruppo scorta zigzagò a 16-18 nodi poco a poppavia del convoglio (avendolo raggiunto alle 09.45 circa del giorno 8) fino al tramonto; poi si mise in formazione « incorporata ».

La traversata, durante la quale le due formazioni fruiro quasi di continuo di scorta aerea durante le ore diurne, si svolse senza alcuna manifestazione di attività da parte dell'avversario, attribuibile soprattutto al fatto che Malta era ormai da due mesi oggetto di insistenti bombardamenti aerei, che venivano intensificati quando erano in mare importanti convogli.

Alle 07.30 del 9 marzo avvenne l'incrocio del convoglio diretto a Tripoli con quello di ritorno in Italia e *Pigafetta* e *Scirocco* si unirono a *Strale*, *Cigno* e *Procione*, che erano partiti da Tripoli colle motonavi alle 21.00 della sera prima (8 marzo). La scorta fu

poi rinforzata dall'*Aretusa* nel pomeriggio del 10. Il convoglio in andata entrò a Tripoli fra le 17.30 e le 18 della sera del 9.

Sul convoglio di ritorno erano imbarcati 470 prigionieri di guerra, ripartiti tra *Unione* e *Ravello*, e 110 persone indesiderabili in Libia a bordo della *Lerici*.

Aggiungiamo che alle 21.00 del giorno 9 partivano da Tripoli per Palermo sull'itinerario di ponente *Monviso*, *Wachtfels* e *Instancabile* (grosso rimorchiatore) colla scorta di *Da Noli*, *Bersagliere*, *Pallade* e *Castore*, fruendo dell'indiretta protezione loro fornita dal convoglio di ritorno che seguiva l'itinerario inverso di quello giunto dall'Italia, a levante di Malta (anzi una trentina di miglia più a levante per aumentare la sicurezza).

Intanto il Gruppo scorta aveva incrociato al largo della costa tripolina, inviando in esplorazione un aereo catapultato e portandosi in prossimità del convoglio di ritorno verso le ore 10, dopo aver ricevuto dal velivolo la comunicazione che non era stato avvistato alcun reparto navale avversario.

La traversata del convoglio di ritorno (che raggiunse Taranto nelle primissime ore del giorno 11 marzo, eccetto l'*Unione* che entrò a Brindisi) fu disturbata da un duplice attacco di aerei siluranti, manifestatosi contro il Gruppo scorta e contro il convoglio tra le 16.40 e le 16.57 del 9 marzo, nonostante la presenza della scorta aerea che nelle ore di luce del 9 e anche del 10 fu praticamente sempre sulle navi.

Sia le unità militari sia quelle mercantili riuscirono a evitare tutti i siluri, che i velivoli inglesi erano stati costretti a lanciare da distanze rilevanti per la nutrita reazione contraerea. Da intercettazione r.t. decrittate sul *Garibaldi*, l'Amm. de Courten dedusse che i velivoli attaccanti dovevano venire dall'Africa settentrionale anziché da Malta.

Tra le 01.00 e le 03.00 circa del 10 marzo la formazione — che aveva, come al solito, il Gruppo scorta incorporato — fu continuamente seguita da velivoli bengalieri che la illuminavano di tempo in tempo con numerosi bengala, senza che si manifestasse alcun attacco, sebbene fossero intercettate chiamate r.t. dei bengalieri con nominativi appartenenti a bombardieri dislocati nella Marmarica.

Il mattino del 10, dopo un'esplorazione verso Malta eseguita da un velivolo del *Garibaldi* senza nulla avvistare, il Gruppo scorta

lasciò il convoglio e diresse ad alta velocità per Taranto dove giunse verso le 21.00 della stessa sera del 10.

Le quattro operazioni che abbiamo brevemente descritte corrisposero ai momenti cruciali del rifornimento della Libia nei tre mesi intercorsi fra l'impresa di Alessandria e il secondo combattimento della Sirte.

Esse permisero di far giungere a destinazione 20 piroscavi-viaggio su 59 avviati in totale in Libia nel periodo considerato.

Su 21 trasporti partiti si verificò soltanto la perdita della *Mn Victoria*, perdita particolarmente dolorosa per l'importanza della nave, che gli uomini furono quasi tutti salvati.

20° Situazione e operazioni britanniche

Scrivono il Roskill nel II Volume dell'opera « *The War at Sea* » che l'anno 1941 si era chiuso con una « bassissima marea » per le fortune della Mediterranean Fleet e che, dopo un ingannevole segno di ripresa (colla riconquista della Cirenaica), l'inizio del 1942 aveva messo a dura prova il predominio britannico nel Levante mediterraneo.

Cause principali di una situazione così preoccupante erano: le gravi perdite subite dalla M. F.; il ritorno in Sicilia di importanti forze aeree germaniche; la vittoriosa controffensiva dell'Asse in Africa Settentrionale; l'intensificata attività della Marina Italiana nella protezione del traffico colla Libia, che aveva dato alle truppe dell'Asse la possibilità di arrestare l'avanzata britannica ai margini orientali della Sirte l'11 gennaio, per passare soltanto dieci giorni dopo alla citata fortunata controffensiva.

La chiave di volta della resistenza britannica era Malta: incalcolabile danno sarebbe derivato dalla sua perdita o anche dall'esaurimento delle sue risorse. Perciò, nei primi mesi del 1942, le forze leggere cui la M. F. era ridotta dovettero votarsi al compito di far arrivare rifornimenti a Malta da Alessandria, dato che non potevano certo essere in grado d'impedire il traffico fra l'Italia e la Libia, lasciando ai velivoli e ai sommergibili il compito di agire nei limiti del possibile contro le nostre comunicazioni marittime. Abbiamo veduto che le perdite, che riuscirono ad infliggerci in questo periodo, furono relativamente modeste.

Per contro, noi — impegnati soprattutto nella difesa del nostro traffico — non riuscimmo a interferire nelle comunicazioni avversarie in misura sufficiente a paralizzare Malta.

In gennaio — a parte piccole quantità di urgentissimi rifornimenti inviati a Malta a bordo di qualche sommergibile — tre volte furono impiegati piroscafi veloci, affrontando i rischi che la situazione imponeva.

La prima volta, mentre le nostre forze navali ed aeree erano impegnate nella « M.43 » riuscì a giungere a Malta la *Glengyle* carica di nafta e a rientrare ad Alessandria, vuota, la *Breconshire*, che era giunta a Malta in occasione della prima battaglia della Sirte. Il duplice movimento avvenne colla scorta degli *Il Naiad* (C. Amm. Vian), *Euryalus* e *Dido* con 6 Ct. Esso sfuggì alla nostra ricognizione, dato appunto il contemporaneo svolgersi della « M.43 ».

A metà gennaio gli Inglesi riuscirono, nel secondo tentativo a far giungere all'isola tre dei quattro bastimenti partiti da Alessandria. Contribuirono a questo successo le forze aeree dislocate nella Cirenaica, allora in mano inglese, le quali — in un momento in cui la M. F. non disponeva di Pa — erano in grado di provvedere alla protezione delle navi finché non fossero arrivate nel raggio d'azione dei velivoli di Malta.

Il convoglio aveva lasciato Alessandria il 16 gennaio, scortato dall'Inc c.a. *Carlisle* e 8 Ct e protetto da 3 Il e 6 Ct al comando dell'Amm. Vian.

Alle 09.30 del 18 il convoglio fu scoperto da nostri ricognitori un centinaio di miglia a NW di Bengasi e successivamente altre quattro volte riavvistato fino alle 15.15. Attaccato da velivoli del CAT, esso perdette il piroscafo *Thermopylae*, mentre il giorno prima (17 gennaio) era stato colato a picco dal Sm tedesco U.133 uno dei Ct della scorta, il *Gurkha*.

La sera del 18 la scorta del convoglio fu rilevata a nord della Sirte dalla Forza K (*Penelope* e 5 Ct) e il 19 i tre piroscafi residui entrarono nel porto di Malta indenni nonostante nuovi attacchi aerei.

« Dal punto di vista della cooperazione aereo-navale — scrive l'Amm. Cunningham — quest'operazione fu condotta molto bene. L'opera dello stormo n. 201 della R.A.F. di cooperazione colla Marina, fruente degli aeroporti della Cirenaica, fu estremamente

valida ed efficace. Ricognizioni molto accurate vennero effettuate partendo da Malta e dalla Cirenaica, e la protezione dei cacciatori partenti dagli aeroporti avanzati della Cirenaica funzionò molto bene nonostante le difficili condizioni. Anche i cacciatori di Malta diedero eccellente prova nel proteggere il convoglio nella fase di arrivo. Si vide quel che si potesse fare con velivoli addestrati ad operare sul mare ».

Il Roskill conferma questo giudizio di Cunningham, ed entrambi gli autori aggiungono subito dopo che, colla controffensiva dell'Asse, le speranze rifiorite circa le possibilità di continuare a rifornire Malta svanirono assai presto, perché divenne ben presto dapprima assai arduo e poi impossibile operare nel Mediterraneo Centrale.

Tuttavia il 27 gennaio la *Breconshire*, col sistema del cambio delle scorte a nord della Sirte, riuscì a raggiungere Malta in coincidenza coll'esecuzione dell'operazione italiana « T.18 ». Due navi vuote, la *Glengyle* e la *Rowallan Castle*, ritornarono ad Alessandria. Si ripeterono le stesse condizioni operative della prima volta, durante la nostra « M.43 ». Questa terza volta però il Gruppo navale britannico era stato scoperto il mattino del 26 e attaccato più volte dalla nostra Aviazione, ma senza risultati positivi (1).

21° L'operazione « M.F.5 ». (Grafico n. 8)

Ai primi di febbraio, di fronte alla situazione di Malta, che si presentava con crescenti aspetti di « sinistro squallore », tanto che si profilava la necessità di non tenervi più oltre la Forza K, Cunningham decise — informandone l'Ammiragliato — di affrontare i rischi, ormai gravissimi, facendo partire i piroscafi da 15 nodi di cui aveva potuto disporre.

(1) Su questo sistema del cambio delle scorte in una zona a nord della Sirte, compresa fra i meridiani 18°E e 19°E e avente per linea mediana la rotta Alessandria-Malta, l'Amm. Iachino aveva inviato a Supermarina l'8 febbraio uno studio sulle nostre possibilità d'intercettazione dei convogli avversari proprio in quella zona critica, in base a varie ipotesi sulla loro velocità di trasferimento e sulle modalità di marcia, ipotesi valide finché gli Inglesi avessero potuto tenere a Malta un gruppo di unità leggere.

Le sue considerazioni trovarono conferma nella realtà delle successive operazioni.

Da questa decisione ebbe origine l'operazione « M.W.9-M. E.10 » (sigle dei due convogli, l'uno da Alessandria per Malta e l'altro in senso inverso), che si svolse fra il 12 e il 16 febbraio 1942 e che fallì completamente per la nostra azione di contrasto, da noi contraddistinta colla sigla « M.F.5 ». Data la sua complessità, conviene dedicarle uno speciale paragrafo.

a) *L'insieme dell'operazione secondo Cunningham.*

Essa cominciò per gli Inglesi sotto cattivi auspici, perché proprio il giorno 12 — mentre il convoglio M.W.9 lasciava Alessandria — veniva affondato da attacco aereo nel Grand Harbour di Malta il Ct *Maori*.

Prima di descriverla con una documentata esposizione, riportiamo la sintetica e vivida versione che ne ha dato l'Amm. Cunningham nel suo libro di memorie.

« Il pomeriggio del 12 febbraio uscirono da Alessandria i piroscafi *Clan Chattan*, *Clan Campbell* e *Rowallan Castle* scortati dall'Inc c.a. *Carlisle* e 7 Ct della classe « Hunt » [Ct da scorta di 1000 tonn. circa con VI-102]. Seguiva, in appoggio, il C. Amm. Vian cogli *Il Naiad*, *Dido*, *Euryalus* e 8 Ct [Forza B]. Il convoglio era diviso in due sezioni, ed entrambe subirono attacchi aerei il giorno 13. Alle 17.30 il *Clan Campbell* — colpito nei carbonili e danneggiato da una bomba caduta presso il bordo — dovette essere dirottato verso Tobruk colla scorta di 2 Ct.

« Durante il mattino successivo la ricognizione avversaria fu continuamente presente, e il convoglio fu sottoposto ad attacchi in quota ed in picchiata, durante i quali il *Clan Chattan* fu così gravemente colpito nella stiva di poppa con conseguente incendio, che dovette essere affondato dalle unità di scorta.

« Nel frattempo, al calar della notte del 13, tre grossi mercantili e il *Breconshire* erano usciti da Malta diretti a levante colla scorta del *Penelope* e di 6 Ct [Forza K].

« Questa formazione s'incontrò alle 14.40 del 14 colle forze del C.A. Vian e avvenne il cambio delle scorte sotto violenti attacchi aerei. Circa mezz'ora dopo cadde una bomba così vicina al *Rowallan Castle* che le sue motrici furono messe fuori servizio. Il Ct *Zulu* lo prese a rimorchio, ma non poté sviluppare velocità sufficiente per avere qualche probabilità di raggiungere Malta.

Da Alessandria ero riluttante a ordinare l'affondamento del piro-scafo, ma alle 20.00 dello stesso giorno 14 dovetti farlo. Così, colla perdita di quest'ultimo bastimento si era infelicitamente concluso il tentativo di rifornire Malta.

« Il *Penelope* ritornò a Malta con 2 Ct, mentre Vian rientrò senza danni ad Alessandria coi suoi incrociatori, gli altri Ct, il *Breconshire* e i mercantili vuoti. La ricognizione aerea scoprì che si trovavano in mare due reparti navali nemici, i quali cercavano di localizzare le unità inglesi danneggiate.

« Questa missione comportò un enorme consumo di proietti contraerei da 133 mm. Dopo quattro giorni di azione quasi continua, i tre incrociatori avevano consumato qualche cosa come 3700 colpi. Questo fatto ci preoccupò vivamente: a terra non restava più che una dotazione di colpi di riserva pari a una volta e un terzo quella di ciascun incrociatore ».

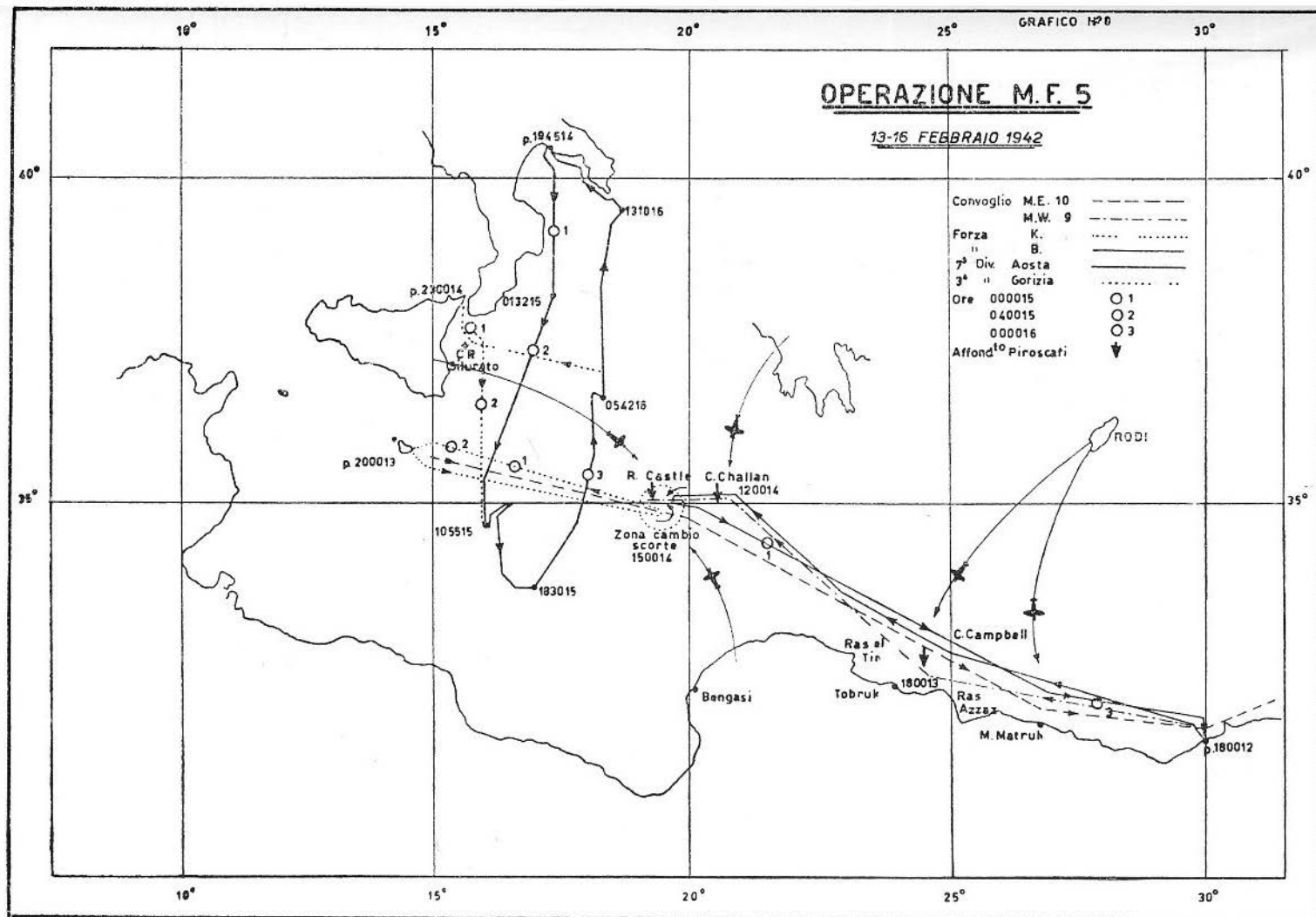
Riservandoci di riportare in seguito le considerazioni dell'Amm. Cunningham sulle conseguenze dell'insuccesso dell'impresa, descriviamola ora con maggiore ampiezza e con maggiori particolari.

b) *La prima fase dell'operazione e il contrasto dell'aviazione italo-tedesca.*

Il convoglio M.W.9 lasciò Alessandria ripartito in due sezioni: la prima di 2 P.fi col *Carlisle*, il Ct *Lance* e 3 « Hunts » alle 16.00 del 12, la seconda un'ora dopo col *Rowallan Castle* e 4 « Hunts ». Le due sezioni diressero come se fossero destinate a Tobruk, per dare a noi un'ingannevole impressione sulla loro meta. Mentre si stavano riunendo verso il tramonto del 13 al largo di Tobruk, fu colpito alle 18.30 da un Ju.88 in picchiata il *Clan Campbell*, che fu dirottato a Tobruk con 2 Ct di scorta per non costringere il convoglio a diminuire di velocità.

La Forza B lasciò Alessandria alle 03.00 del 13 e raggiunse il convoglio, ridotto a due piroscafi, alle 07.00 del 14, continuando a dirigere verso Malta. Durante la traversata aveva subito un attacco aereo la sera del 13.

Intanto alle 19.15 del giorno 13 avevano lasciato Malta per Alessandria i 4 piroscafi costituenti il convoglio M.E.10 (*Clan Fergusson*, *City of Calcutta*, *Ajax*, *Breconshire*) colla Forza K (*Penelope* e 6 Ct).



Poco dopo le ore 13 del 14, il convoglio M.W.9, mentre si trovava sul meridiano di Bengasi, subì un forte attacco aereo, durante il quale il P.fo *Clan Chattan* fu colpito da una bomba nella stiva poppiera con immediato sviluppo di un incendio che provocò lo scoppio delle munizioni contenute nella stiva.

Il bastimento rimase a galla fino alle 15.30, quando un Ct — dopo che altri Ct avevano salvate le 300 e più persone che aveva a bordo — ebbe l'ordine di finirlo.

Era nel frattempo avvenuto l'incontro tra il gruppo proveniente da Malta e quello proveniente da Alessandria: tra le 14.00 e le 14.30 la Forza K aveva preso sotto la sua protezione, per accompagnarlo fino a Malta, il *Rowallan Castle*, unica nave superstite del convoglio M.W.9, e la Forza B aveva preso in consegna il convoglio M.E.10 invertendo la rotta per scortarlo fino ad Alessandria.

Lo scambio dei convogli tra le due Forze di scorta avvenne sotto insistenti attacchi aerei, i quali continuarono causando una grave avaria alle macchine del *Rowallan Castle*, che era già in rotta per Malta. Erano le 15.00. Preso a rimorchio dal Ct *Zulu* e, sottoposto a nuovi attacchi aerei, fu deciso di affondarlo verso le 19.00, perché la modesta velocità di circa 6 nodi escludeva che avesse probabilità di giungere a destinazione.

All'alba del 15 la Forza K era di ritorno a Malta, mentre la Forza B col *Breconshire* entrava ad Alessandria nella notte tra il 15 e il 16; gli altri 3 piroscafi, invece, proseguirono per Porto Said dove giunsero nella giornata del 16.

Fino alla sera del 14 furono in azione contro i gruppi inglesi soltanto forze aeree italo-germaniche. La loro attività, culminata nei decisivi risultati da esse conseguiti, può essere così ricapitolata.

Il giorno 13 il convoglio M.W.9 fu più volte avvistato da velivoli del CAT dislocati in Cirenaica, e alle 10.15 una coppia di aerei siluranti in ricognizione offensiva — con partenza da Rodi — contro il traffico tra Alessandria e Tobruk, avendo avvistato 2 P.fi con 5 Ct (probabilmente la prima sezione del M.W.9) commise l'errore di non attaccare, perché giudicò i piroscafi di piccolo tonnellaggio e quindi costituenti un obiettivo di scarsa importanza.

Nella giornata del 13 furono sferrati tre attacchi aerei:

- alle 15.30 a ENE di Tobruk da bombardieri del CAT contro una sezione del M.W.9;
- alle 17.45 da un gruppo di Ju.88 contro la Forza B;
- alle 18.30 a nord di Tobruk da altri bombardieri del CAT (fu questo l'attacco in cui fu colpito il *Clan Campbell*).

Il giorno 14, ripreso contatto col convoglio M.W.9 ormai riunito colla Forza B, furono eseguiti questi ulteriori attacchi:

- alle 13.00 (secondo gli Inglesi, mentre l'ora non è precisabile in base ai documenti italiani) da bombardieri del CAT, che colpirono il *Clan Chattan*;
- alle 15.00 da bombardieri contro la Forza K, i quali causarono i citati danni al *Rowallan Castle*, così da determinarne in seguito la perdita;
- dalle 15.16 alle 20.20 ripetuti attacchi del CAT, a proposito dei quali così si esprime la relazione inglese: « nel pomeriggio del 14, mentre la Forza B procedeva verso levante, subì in totale attacchi di circa 60 bombardieri che apparentemente provenivano dalla Sicilia, dalla Morea e da Creta, mentre la ricognizione era effettuata dalla Libia; leggeri danni riportò il *Carlisle* da bombe cadute gli vicino »;
- alle 16.30 da due aerei siluranti della V Aerosquadra (Libia), contro la Forza K senza colpire;
- alle 16.00 da 8 siluranti, partiti dalla Sicilia e rientrati dopo il tramonto senza avere rintracciato l'obiettivo.

Oltre a questi attacchi, alle 11.45 dello stesso giorno 14 due S.79 siluranti dell'Aeronautica Egeo ne avevano eseguito un altro contro un gruppo di unità, comprendente 1 Inc ausiliario, 3 navi scorta e 5 P.f. con rotta a levante. Risultato nullo, sebbene apprezzato positivo. Dato il punto — 20 miglia a nordest di Marsa Matruh — poteva trattarsi di uno dei frequenti convogli che rifornivano Tobruk e quindi estraneo all'operazione M.F.5.

c) *L'uscita in mare di F. N. italiane.*

La sera del 14 presero il mare importanti reparti navali italiani.

Verso le ore 13 Supermarina aveva ordinato al Comando in Capo delle Forze Navali di tener pronti a uscire in tre ore dall'ordine: *Duilio*, 2 Inc della 7^a Divisione, 2 sq. Ct., 3^a Divisione e 11^a sq. Ct.

Alle 15.30 aveva ordinato che:

- *Duilio* (Amm. Bergamini) - 7^a Div. (Amm. de Courten) *Aosta* e *Montecuccoli* - 8^a sq. Ct (*Folgore*, *Fulmine*, *Saetta*) e 13^a sq. Ct (*Alpino*, *Carabiniere*, *Fuciliere*, *Bersagliere*) uscissero da Taranto alle 19.00;
- 3^a Div. (Amm. Angelo Parona) *Gorizia* e *Trento* - 11^a sq. Ct (*Aviere*, *Geniere*, *Camicia Nera*, *Ascari*) uscissero da Messina a mezzanotte.

Le due Divisioni d'incrociatori avrebbero dovuto riunirsi alle 08.00 del 15 in un punto 70 miglia a levante di Malta, seguite dalla *Duilio* coll'8^a sq. Ct a 10 miglia di distanza. L'obiettivo assegnato a questa F. N. era quello di attaccare il convoglio diretto a Malta colla scorta della Forza K. Era assicurata alle navi la protezione diretta di cacciatori tedeschi e quella indiretta, ottenuta con bombardamenti intensificati su Malta nella notte stessa e nella mattinata successiva. Per facilitare il collegamento r.t. colla caccia tedesca erano stati imbarcati sulle navi ammiraglie gruppi di operatori germanici. Inoltre erano state disposte crociere d'interdizione con velivoli italiani « Re.2000 » dell'Aeronautica Sicilia, contro le provenienze da Malta verso levante. Un'accurata ed estesa ricognizione aerea avrebbe fornito alla F. N. le notizie sulla posizione e sui movimenti del reparto nemico da attaccare colle navi.

La *Duilio* uscì per prima da Taranto, coi suoi Ct, alle 18.40 del giorno 14.

La 7^a Divisione lasciò la stessa base, colla 13^a sq. Ct, alle 19.45.

La 3^a Divisione uscì da Messina, insieme colla 11^a sq. Ct, alle 23.15.

Alle 19.55 la 7^a Divisione, appena uscita dal Mar Grande di Taranto, ricevette comunicazione che il Gruppo « *Duilio* » aveva ricevuto l'ordine di rientrare in porto. Era avvenuto che Supermarina, certo che non vi erano in mare Nb avversarie, aveva ritenuto superfluo dare agli incrociatori il sostegno della *Duilio*.

Alle 20.20 la 7ª Divisione, il cui comandante era anche diventato — col rientro in porto del Gruppo « Duilio » — il designato Comandante Superiore in mare, fu informata che il punto di riunione colla 3ª Divisione era spostato 40 miglia più a sud: perciò l'Amm. de Courten portò la velocità a 28 nodi.

Secondo l'apprezzamento di Supermarina, ricevuto dall'Amm. de Courten alle 01.15 del giorno 15 e confermato alle 05.40, ci sarebbero stati in mare due convogli diretti verso Malta: l'uno più avanzato di 2 P.fi con 1 o 2 Inc e 5 o 6 Ct, l'altro più arretrato di 3 P.fi (dei quali uno avariato) con 5 unità di scorta comprendenti forse 2 Inc.

Le due Divisioni furono riunite, costituendo una sola formazione, circa alle 09.20 del 15, con rotta 180° e velocità 20 nodi.

Alle 07.15 era stata iniziata la scorta aerea, che fu ininterrotta fin verso le 16.00.

Il mattino, fino alle ore 9, non era stato possibile a cagione del vento da WNW e del mare catapultare nessun aereo per l'esplorazione tra sudest e sudovest, ma a quell'ora il *Gorizia* riuscì a lanciarne uno in volo.

Intanto, circa alle ore 8, il Comandante Superiore in mare aveva avuto da Supermarina l'informazione che, in base ad avvistamenti eseguiti da una squadriglia di Mas tedeschi in agguato a levante di Malta, doveva ritenersi che il convoglio più avanzato non potesse più essere intercettabile, perché ormai prossimo a Malta. Quanto all'altro, non fu mai avvistato dalle estese ricognizioni aeree (sappiamo che questo secondo convoglio in rotta per Malta non c'era).

La F. N., dopo avere incrociato come indicato nel grafico n. 8, ricevette l'ordine di rientrare alla base alle 18.30, seguendo percorsi lontani non meno di 180 miglia da Malta.

Da intercettazioni di trasmissioni r.t. avversarie si dedusse che si stava preparando un attacco aereo notturno, il quale si manifestò tra le 04.44 del giorno 10, quando la F. N. fu illuminata dalla prima serie di bengala, e le 05.37 quando si spensero gli ultimi bengala. Alle 05.30 si era pronunciato l'attacco di velivoli siluranti, i cui siluri erano andati a vuoto, sia perché tutte le unità all'accendersi dei bengala avevano dato inizio alle cortine nebbiogene, sia perché manovraron con prontezza rendendo così

estremamente aleatoria la determinazione degli elementi cinematici per l'esecuzione dell'attacco e del lancio dei siluri.

Dalle ore 7 del 16 iniziò di nuovo la scorta aerea tedesca a entrambe le Divisioni, che si separarono alle 07.25: la 7^a per ritornare a Taranto, la 3^a per rientrare a Messina, scambiandosi le squadriglie di Ct che le accompagnavano.

La 7^a Divisione giunse a Taranto, senza alcun incidente, alle 17.45 dello stesso giorno 16.

La navigazione della 3^a Divisione fu invece segnata da due importanti episodi.

Tra le 07.47 e le 08.00 fu avvistato dalle navi e attaccato da Ju.88 della scorta aerea un velivolo tipo « Wickers-Wellington », che fu abbattuto; tre dei sei uomini che ne costituivano l'equipaggio furono ricuperati verso le 08.30 dal Ct *Fuciliere*, inviato espressamente dal Comando della 3^a Divisione; gli altri tre erano scomparsi, probabilmente insieme col relitto dell'apparecchio.

Dei tre ricuperati due morirono poco dopo a bordo del Ct, nonostante le cure; il terzo, flying officer John W. W. Richards, leggermente ferito riferì che l'apparecchio proveniva direttamente dall'Inghilterra e che avrebbe dovuto atterrare a Malta. Date le cattive condizioni atmosferiche incontrate durante la notte aveva commesso un errore di stima tale che stava cercando Malta, quando — avvistate le nostre navi — si era avvicinato credendole inglesi, allorché si vide cacciato dai velivoli tedeschi che con preciso tiro lo avevano abbattuto.

Alle 11.30 l'Amm. Parona ritenne opportuno aumentare la velocità a 24 nodi, giacché stava per entrare in acque generalmente frequentate da sommergibili inglesi, in agguato agli approcci meridionali del passaggio tra la Calabria e la Sicilia.

Nonostante l'alta velocità e la scorta al Gruppo 3^a Div. - 13^a sq. eseguita dalla Tp *Dezza* e da due Mas usciti da Messina con compito antisom, 2 Cant Z.501 antisom, 3 Ju.88 e 2 Me.109, alle 13.45 il Ct *Carabiniere* (C.F. Giacomo Sicco) fu colpito a prora a dritta da un siluro, senza che fosse avvistato alcun periscopio: segno che il sommergibile aveva lanciato puntando probabilmente coi rilevatori subacquei.

L'esplosione asportò la prora del Ct, che tuttavia rimase a galla per la perfetta tenuta della paratia stagna a proravia dell'impianto prodiero di artiglieria. Il Ct fu dapprima preso a rimorchio

dalla Tp *Dezza* e poi dal rimorchiatore *Instancabile*, uscito da Messina, mentre i numerosi feriti erano trasbordati sui Mas (i più gravi) e sui Ct *Alpino* e *Bersagliere*.

Alle ore 15 del 16 entrarono a Messina *Gorizia*, *Trento* e *Fuciliere*; alle 15.30 i due Mas coi feriti gravi; alle 19.00 *Alpino* e *Bersagliere*; alle 08.30 del 17 febbraio il *Carabiniere*, cui l'Amm. Parona portò il saluto del Comandante in Capo delle F. N. Amm. Iachino.

La tardiva uscita delle due Divisioni d'incrociatori non poteva portare all'intercettazione del convoglio britannico diretto a Malta. Esclusa la convenienza del combattimento notturno, perché sulle nostre navi non era ancora sistemato alcun strumento tipo Radar (eccetto su qualche unità, in via sperimentale), sarebbe stato necessario che la decisione d'inviare in mare le due Divisioni fosse stata presa da Supermarina il pomeriggio del 13 febbraio, cioè il giorno prima che la Forza B e la Forza K giungessero nella zona dove si scambiarono i piroscafi da proteggere. Ma il 13 Supermarina dovette evidentemente ritenere di non avere ancora elementi sicuri per poter decidere; aveva tuttavia apprezzato la situazione in modo realistico, tanto che alle 17.35 del 13 aveva fatto a Superaereo la seguente comunicazione: « In base avvistamenti forze navali nemiche a levante meridiano Tobruk con rotta ponente presumesi passaggio convoglio diretto Malta alt Pregasi disporre intensificazione ricognizioni nella zona compresa tra costa cirenaica et parallelo 34°, et tra meridiani 19° et 23° ».

Si deve tuttavia tener presente che, data la penuria di nafta, era preoccupazione di ogni Alto Comando di evitare di far eseguire alle navi uscite a vuoto. Qualche volta, come in questo caso, ciò ha tolto alla decisione l'indispensabile tempestività.

d) *Il ritorno ad Alessandria delle forze inglesi.*

Mentre nel Mediterraneo Centrale si svolgeva la missione del Gruppo navale al comando dell'Amm. de Courten, la Forza B col convoglio partito da Malta continuava nella sua rotta per Alessandria.

Nelle prime ore del giorno 15 essa fu raggiunta da 3 Ct distaccati dalla Forza K, per rinforzare la protezione del convoglio durante la lunga navigazione verso levante; verso le ore 8 giunse

nel cielo della Forza B la prima delle pattuglie di cacciatori che avviandosi, ne assicurarono la scorta aerea per tutta la giornata.

Si deve a questo proposito notare che la collaborazione aereo-navale inglese era molto facilitata dal fatto che le rotte percorse dai convogli o dalle forze navali erano parallele alle coste africane, da cui i velivoli potevano levarsi in volo; per noi invece le cose erano diverse perché — non potendo fruire del territorio tunisino, nonostante insistenze della Marina a varie riprese — i percorsi delle nostre navi si svolgevano nel tratto più pericoloso fuori del raggio d'azione della caccia basata in Sicilia e in Libia.

La Forza B fu seguita da nostri ricognitori per buona parte della giornata del 15 e segnalata in transito alle 05.30 dal sm *Platino* a nord di Ras el Tin e alle 23.10 a 60 miglia da Alessandria.

In base agli avvistamenti, l'Aeronautica Egeo eseguì un'azione combinata di 3 bombardieri Cant Z.1007bis e di 5 siluranti. I siluranti attaccarono a nord di Marsa Matruh la Forza B in due riprese: tre siluranti alle 15.05 e altri due alle 15.40. In entrambe le azioni essi non poterono constatare i risultati, perché furono violentemente contrastati dai cacciatori avversari che colpirono tutti e tre i velivoli della prima ondata e abbatterono uno dei due della seconda ondata. Il pilota di questo apparecchio (capitano Marini) fu ricuperato da un sommergibile tedesco insieme coi suoi compagni di volo.

e) Apprezamenti sui risultati conseguiti.

Secondo le impressioni degli aviatori, i danni provocati nelle tre giornate di azione sarebbero stati:

— affondati: 1 Inc - 1 Ct - 1 nave scorta - 5 P.fi

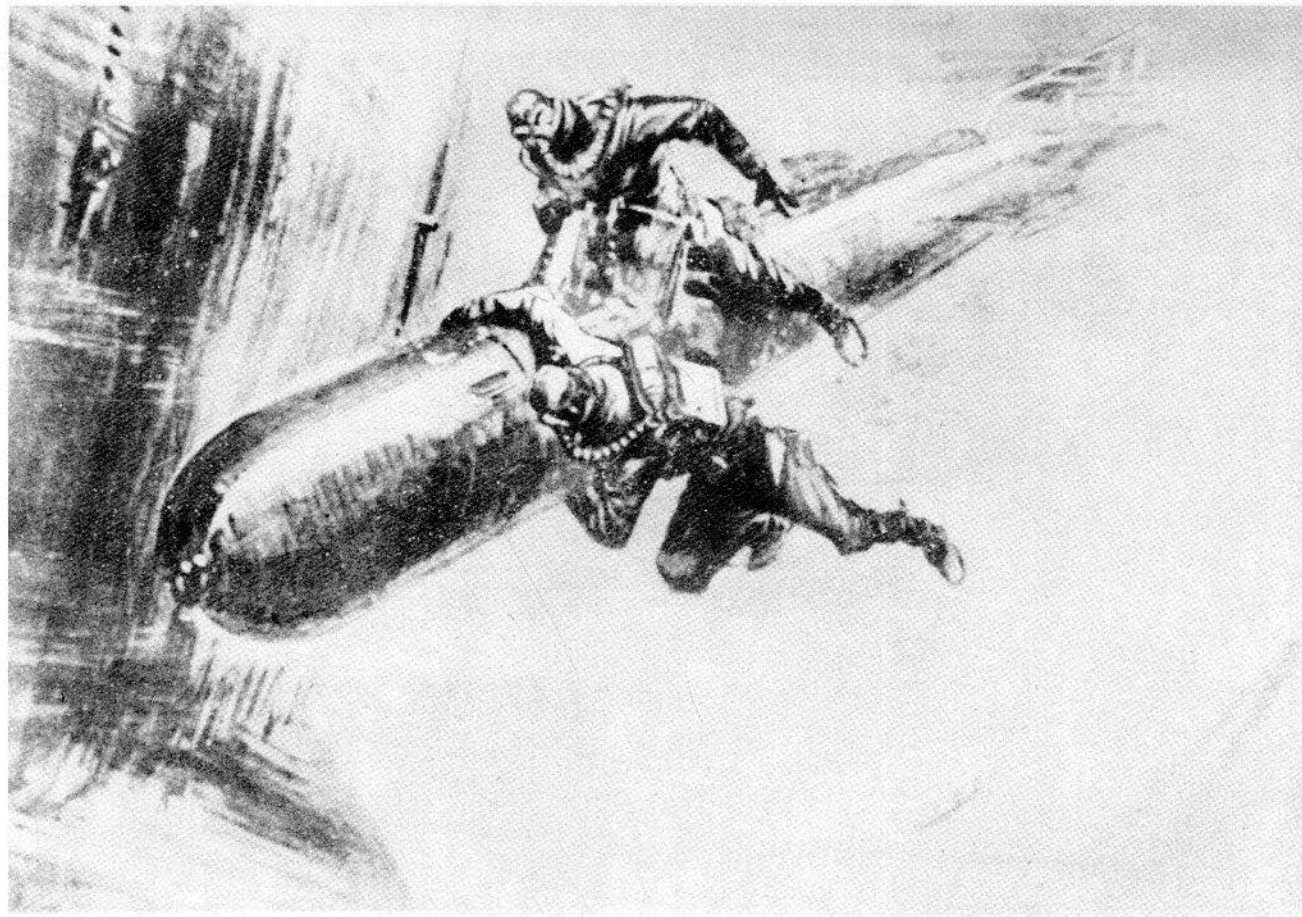
— colpiti: 4 Inc - 2 Ct - 3 P.fi.

Inoltre altre 2 unità sarebbero state colpite da un sommergibile tedesco.

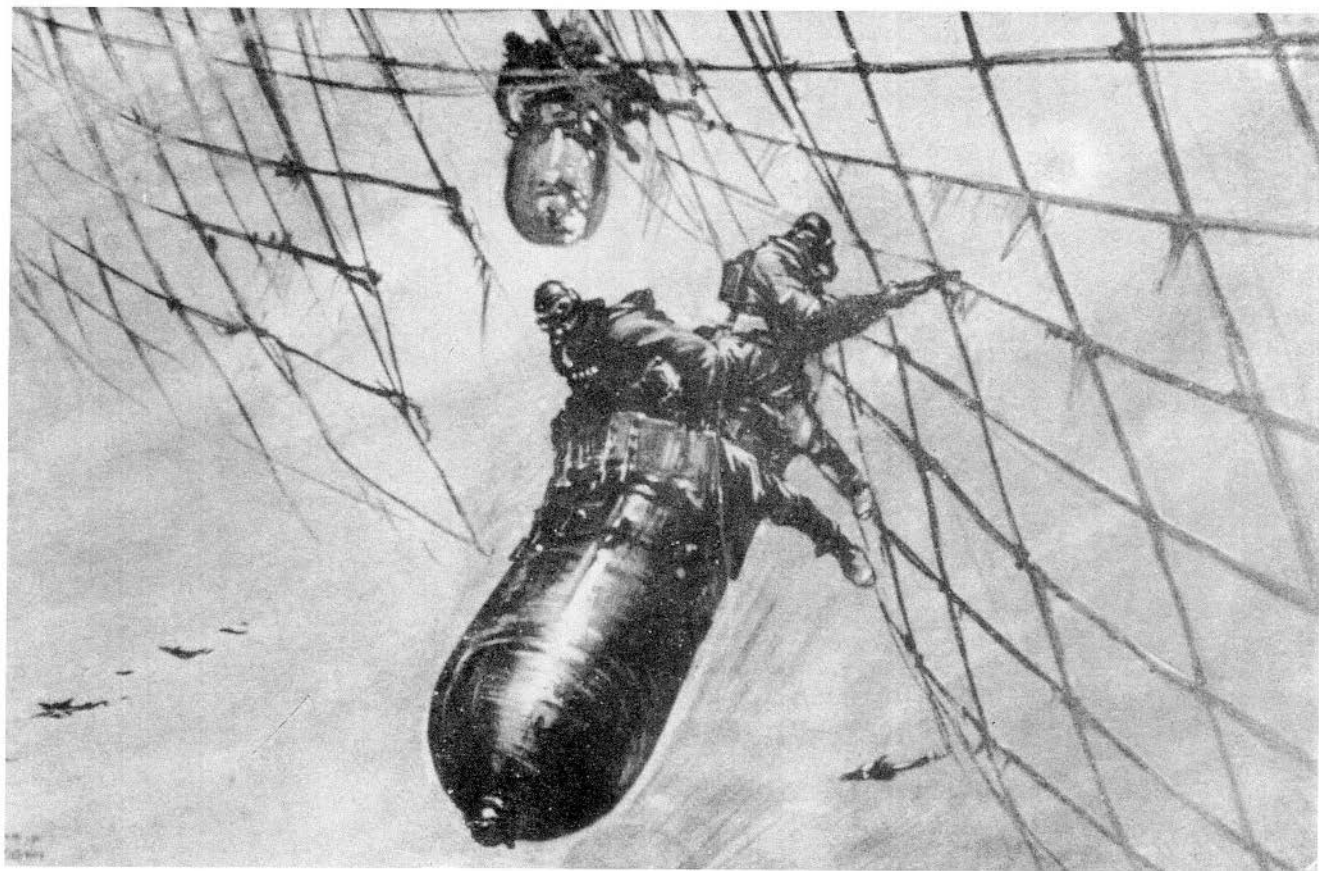
In totale, se si escludono i Ct, le navi ritenute colpite o affondate erano più di quelle uscite dai porti.

Sulla base di questi apprezzamenti fu diramato il 17 febbraio il Bollettino di guerra n. 625:

« Un brillante successo è stato conseguito dai mezzi aerei e navali dell'Asse intervenuti in armonica efficace collaborazione dalle varie basi del Mediterraneo. Un grosso convoglio nemico, articolato



Un « maiale » all'attacco di una nave



Passaggio di «maiali» attraverso una rete protettiva

in più gruppi e potentemente scortato, sorpreso dalla nostra ricognizione nel tentativo di raggiungere Malta da Alessandria, è stato ripetutamente attaccato e in parte distrutto; in parte costretto ad invertire la rotta.

« Nelle azioni del 13, 14, 15 risultano complessivamente affondati 7 piroscafi, un Ct, una vedetta; danneggiati 8 piroscafi, 5 incrociatori, 2 Ct; distrutti 2 aeroplani ».

Il bollettino elevava, senza alcun motivo se non quello propagandistico, i risultati apprezzati da Superaereo, dando addirittura 15 piroscafi tra affondati e danneggiati!

Eppure se si fosse detto semplicemente che, dei 3 piroscafi partiti, nessuno era arrivato a destinazione, si sarebbe detta la verità con eguale successo di soddisfazione dell'opinione pubblica.

f) *Considerazioni di parte britannica.*

L'Amm. Cunningham così commenta le conseguenze della fallita operazione:

« Il fallimento di questa spedizione per Malta provocò una situazione gravissima. I Capi di Stato Maggiore in patria erano perfettamente consci del pericolo, perché avevano ricevuto comunicazioni dal Generale Dobbie, Governatore di Malta. Il 27 febbraio mandarono un messaggio al Comitato di difesa del Medio Oriente per esporre le loro idee. In esso facevano presente che, pur di mantenere l'isola quale base di partenza dei velivoli ostacolanti il traffico italiano, i provvedimenti più drastici sarebbero stati giustificati. (Dirò per incidenza che non mi risulta se qualcuno abbia proposto di abbandonare Malta. La Marina, no di certo). I Capi di S. M. proseguivano col dire che non era possibile rifornire Malta da ponente e che le nostre possibilità di rifornirla da oriente sarebbero dipese da una avanzata in Cirenaica. Essi ritenevano che la situazione di Malta diventasse pericolosa verso il principio di maggio, qualora non fossero passati altri convogli. Pensavano che, nel periodo oscuro di aprile, avremmo dovuto porci in condizioni tali da poter inviare a Malta un convoglio con un carico veramente essenziale e con materiali sufficienti a costituire riserve molto più abbondanti di quelle, invero scarse, già sul posto. Proponevano anche di fare un tentativo fin dal marzo e ci ingiunsero di non preoccuparci del rischio per le navi e che — mentre l'operazione fosse in atto — avremmo dovuto

considerarla come nostro primo compito militare, intendendo il vocabolo « militare » nella sua accezione più ampia.

« Le opinioni dei Capi di S.M. di Londra collimavano perfettamente colle idee più volte espresse dalla Marina. Tuttavia febbraio era quasi finito e pareva estremamente improbabile un'avanzata per impadronirsi dei campi d'aviazione della Cirenaica per il periodo nero di aprile ».

g) *Considerazioni dei Comandi italiani.*

Delle considerazioni fatte dall'Amm. de Courten ne riportiamo due, concernenti due questioni importanti.

La prima riguardava il servizio d'intercettazione delle comunicazioni avversarie da bordo delle navi (servizio I.E.), ormai in uso dopo il felice esperimento fatto sulla *Vittorio Veneto* durante l'Operazione Gaudo.

Per l'operazione M.F.5 era stato imbarcato un nucleo d'intercettazione-decrittazione sulla *Duilio* e un altro nucleo si trovava sul *Gorizia*: questo, perché le due navi ammiraglie erano dislocate in basi differenti.

Rientrata la *Duilio* a Taranto, l'Amm. de Courten era rimasto Comandante Superiore in mare senza avere a bordo un proprio nucleo.

« L'attacco non ci ha colti di sorpresa — scrisse l'Amm. de Courten, riferendosi all'attacco aerosilurante delle prime ore del giorno 16 — ma gli indizi ricevuti erano stati così scarsi da non permettere di apprezzare a priori l'imminenza dell'azione silurante. Rientrato alla base, sono venuto a conoscenza che il gruppo intercettazioni estere della *Duilio* aveva invece raccolto [stando in porto] ben più ampi elementi dai quali risultavano non solo la imminenza di un'azione offensiva, ma anche la posizione del velivolo ricognitore avvistante, il numero e le caratteristiche degli apparecchi partecipanti, l'ordine d'inizio del lancio dei bengala, etc.

« Questa circostanza vale di per se stessa a mettere in rilievo la necessità di disporre un gruppo I.E. a bordo di tutte le navi ammiraglie; dico *a bordo* perché — data la natura del servizio I.E. — esso mal si presta a comunicazioni tra nave e nave... Durante tutta la missione ho sentito la minorazione derivante dalla mancanza del gruppo I.E. a mio diretto contatto, così da poter avere le considera-

zioni e i commenti interpretativi da parte dell'ufficiale preposto al gruppo... ».

L'Amm. de Courten si riferiva probabilmente anche a quanto aveva scritto l'Amm. Parona, che era sul *Gorizia*:

« Il traffico r.t. nemico durante la missione è stato nel complesso scarso e indecifrabile... La fase veramente specifica ha avuto inizio con un lungo telegramma in due parti, trasmesso alle 20.20 del 15 da un'unità sentita molto vicina (probabilmente un sommergibile) e che ha dato la sensazione di scoperta (cogli idrofoni?) della nostra formazione: notizia trasmessa all'*Aosta* alle 20,32.

« Alle 01.13 del 16 si è intercettato un telegramma PAPA diretto a un ricognitore notturno, telegramma che è stato intercettato come ordine di ricerca della formazione. Un telegramma trasmesso dall'aereo alle 03.10 con caratteristica « operativo » ha fatto ritenere avvenuto l'avvistamento e prossima la fase offensiva. (Notizia non trasmessa all'*Aosta*, perché pervenuta in plancia contemporaneamente all'avviso trasmesso da Supermarina alle 03.25). Alle 04.50 è stato intercettato un ordine di accensione di bengala impartito al ricognitore notturno da un aereo di tipo sconosciuto (notizia non trasmessa all'*Aosta*, perché poco dopo si sono accesi i primi bengala)... ».

La seconda considerazione concerneva la cooperazione aereo-navale:

« L'intervento dell'aviazione da caccia germanica per il servizio di scorta aerea è stato sempre utilissimo e tempestivo: ai primissimi chiarori dell'alba, sia il mattino del 15 sia quello del 16, i segnali luminosi di riconoscimento lanciati dagli aerei germanici, quando ancora non era possibile vedere gli apparecchi neppure a breve distanza, hanno rivelato la presenza dei cacciatori nel cielo della formazione; e questo è stato elemento particolarmente tranquillante la mattina del 16, quando le intercettazioni facevano prevedere imminente un altro attacco silurante all'alba, in condizioni di luce certamente non facili per il gruppo « *Aosta* ».

« Anche il servizio di scorta aerea e di scorta antisom da parte dei reparti di Armera e della ricognizione marittima è stato effettuato in maniera altamente soddisfacente... ».

L'Amm. Iachino, nel commentare il rapporto dell'Amm. de Courten, scrisse che « sarebbe certo utilissimo che il Comandante Superiore in mare e in genere tutti i Comandanti di Divisione aves-

sero sempre a bordo un gruppo I.E. Non mi nascondo però le difficoltà di provvedere all'istituzione permanente di un simile servizio, tanto più tenendo conto della necessità di frequenti rotazioni di personale tra bordo e terra allo scopo di mantenere elevato il rendimento tecnico [ottenibile soltanto stando al Centro I.E. di Roma]... ».

22° Tentato tardivo contrasto della nostra operazione « V.5 »

Quest'operazione è stata descritta alla fine del paragrafo 19° e si svolse dal 7 all'11 marzo.

L'Amm. Cunningham così racconta, nel suo libro di memorie, la tardiva tentata reazione britannica, prendendo le mosse dalla situazione generale in cui si trovava la Marina britannica in quel periodo.

« Nel marzo 1942 il nemico aumentò i suoi attacchi aerei in tutte le zone. In particolare Malta attraversò un periodo funesto, incontrando molte difficoltà per tenere efficienti i campi d'aviazione. Anche Tobruk, a cagione dell'insufficiente protezione della caccia, subì violenti attacchi; e al principio del mese fu effettuato anche un attacco abbastanza violento contro la zona del Canale di Suez, fortunatamente senza causare interruzioni nel traffico dei bastimenti.

« Per quanto riguardava la Marina, i nostri problemi erano su per giù sempre gli stessi: infatti i nostri compiti principali erano l'intercettazione del traffico nemico, il rifornimento di Malta, il regolare invio di trasporti a Tobruk per il rifornimento e il mantenimento dell'Esercito.

« Al principio di marzo avemmo sentore della non lontana partenza di un convoglio, ma non riuscimmo ad avere notizia dell'effettiva partenza a cagione dell'inutilizzazione degli aeroporti di Malta. Quando i ricognitori poterono partire il 7 marzo con circa 5 ore di ritardo sul previsto, il convoglio non fu localizzato, probabilmente perché la ricerca era stata eseguita troppo verso nord. Il convoglio non venne avvistato neppure il giorno 8 marzo. Tuttavia il 9 marzo gli aerei di Malta scopersero un reparto d'incrociatori e di Ct con 4 mercantili circa 200 miglia a sud-sudest di Malta, con rotta verso nordovest, diretti in patria. Era chiaro che il convoglio diretto a sud era già molto avanti sulla rotta per Tripoli; il che fu confermato

poco dopo, quando venne avvistato un gruppo di 8 Ct e 5 mercantili presso la costa africana con rotta ovest in direzione di Tripoli.

« Nel pomeriggio dello stesso giorno 9 un gruppo di aerei Beaufort di Malta attaccò il convoglio diretto a nord, asserendo di aver colpito con siluro un incrociatore, incendiandolo. Dopo il tramonto furono sferrati altri due attacchi. Il convoglio fu reperito; ma nel primo caso l'oscurità impedì ogni attacco. Nell'altro soltanto tre Wellington, su venti decollati, poterono attaccare con bombe attribuendosi qualche colpo a segno. Ciò non fu affatto soddisfacente.

« Ad Alessandria, a più di 800 miglia di distanza, i nostri incrociatori e tutti i Ct disponibili erano pronti a muovere, quando ci giunse la notizia che era stato silurato un incrociatore. A motivo della difficoltà di assicurare la scorta aerea, essi non avrebbero salpato prima delle 04.00 del 10 marzo, così da trovarsi al crepuscolo presso Tobruk e da transitare nella zona pericolosa più a ovest durante le ore notturne.

« La formazione era al comando dell'Amm. Vian, imbarcato sul *Naiad*. Nessun contatto poté essere stabilito con qualche incrociatore nemico danneggiato. Si colse tuttavia l'occasione per far venire via da Malta l'incrociatore *Cleopatra*, appena giunto da Gibilterra, e il Ct *Kingston*, i quali si aggregarono alle unità di Vian durante la sua navigazione di ritorno verso Alessandria. Dirò, per inciso, che il *Cleopatra* aveva avuto un'accoglienza un po' rude arrivando a Malta: era stato colpito da una bomba sul castello di prora, proprio mentre entrava nel Gran Harbour.

« Le forze di Vian furono continuamente bombardate il giorno 11 durante la navigazione di rientro, mentre erano nelle acque fra Creta e la Cirenaica; ma non subirono danni. La fortuna non continuò ad assistere Vian, perché durante la sera il *Naiad* fu colpito a metà nave da un siluro di un *U-boot*. Sbandò fortemente e affondò in 20 minuti, colla perdita di 82 uomini. Lo stesso Vian con gli ufficiali e gli uomini sopravvissuti fu raccolto dai Ct *Jervis*, *Kipling* e *Lively*. Come scrissi pochi giorni dopo al Primo Lord del Mare: « Grave perdita quella del piccolo *Naiad*. Un'arma molto efficiente maneggiata da personale di morale molto elevato. I quattro incrociatori erano stati dalle 9 alle 18.30, senza subire danni, attaccati da forze aeree, per poi andare a incappare in un sommergibile: una cosa veramente spiacevole. L'ufficiale americano di collegamento, che era a bordo e si fratturò malamente una caviglia, mi

disse che il contegno dell'equipaggio, mentre la nave affondava, fu magnifico ». Comandante del *Naiad* era il capitano di vascello Guy Grantham, ritornato dalla temporanea destinazione nel deserto occidentale come ufficiale di collegamento. Tre giorni dopo, quando Vian alzò la sua insegna sul *Cleopatra*, si prese Grantham quale comandante di bandiera.

« L'intera operazione costituì un indubbio successo per l'avversario, che riuscì a conseguire a buon mercato il suo obiettivo di far arrivare a Tripoli il convoglio; se non addirittura gratis, dato che le asserzioni delle forze aeree offensive di Malta non poterono essere convalidate.

« Scrissi all'Ammiragliato che l'esperienza aveva insegnato che Malta doveva essere adeguatamente protetta dagli attacchi aerei (mediante più caccia) se si voleva che la ricognizione fosse efficiente, dato che le zone coperte dalla ricognizione di Malta erano fuori del raggio d'azione dello stormo n. 201 di cooperazione colla Marina di base ad Alessandria; che i ricognitori nel Medio Oriente erano troppo pochi per assicurare una valida esplorazione nel Mediterraneo Centrale; che erano necessari altri « Wellington » e meglio addestrati, per attaccare con efficacia i convogli nemici... Contemporaneamente misi in luce l'opera dei velivoli disponibili, prestata senza risparmio, con particolare riguardo ai « Beaufort » degni di ogni elogio. Ma fintanto che non fossero arrivati rinforzi aerei, non avremmo potuto sperare di arrestare il traffico tra l'Italia e la Libia. Nel caso specifico, l'importante convoglio diretto a sud non era stato avvistato prima che fosse presso la costa della Tripolitania e non era stato attaccato ».

Da parte nostra, ricognitori del X CAT avevano avvistato le forze dell'Amm. Vian alle 11.00 del 10 marzo a nord di Marsa Matruh, e nel pomeriggio la ricognizione su Malta aveva rilevato la mancanza in porto di un incrociatore e di un Ct (cioè del *Cleopatra* e del Ct *Kingston*).

Supermarina insieme con Superaereo e coll'O.B.S. (Comando Superiore Tedesco del Sud, col Maresciallo Kesselring), fecero l'ipotesi che si trattasse di un rifornimento di Malta con unità leggere veloci, cui l'Inc e il Ct usciti da Malta andavano incontro, oppure che si trattasse di un tentativo d'attacco di nostre unità date per avariate dai velivoli di Malta (di cui era stato intercettato e decrittato il dispaccio) il giorno prima, in seguito all'azione da essi eseguita con-

tro la nostra Divisione che ritornava alle basi col convoglio di ritorno da Tripoli (V. operazione « V.5 »).

Si è veduto che la seconda ipotesi era la vera, anche se allora fu ritenuta la meno attendibile.

Ad ogni modo, Superaereo — ricevuta la notizia dell'avvistamento da parte del X CAT — dispose per il giorno 11 ampie ricognizioni con velivoli dell'Egeo, della Cirenaica e della Sicilia, e l'approntamento di forze aeree d'attacco.

Scoperte nuovamente, le forze di Vian furono sette volte attaccate tra le 11.00 e le 18.15 del giorno 11: cinque volte da bombardieri tedeschi e due volte da aerei siluranti dell'Egeo.

Durante l'attacco silurante delle 16.00, intervennero anche bombardieri Ju.88, che giudicarono di avere rispettivamente silurato un incrociatore e colpito un altro con una bomba.

Fu questa l'ennesima riprova della difficoltà di colpire dall'alto navi in moto e dell'ottimismo dei combattenti dell'aria sui risultati da loro conseguiti.

CAPITOLO V

LA SECONDA BATTAGLIA DELLA SIRTE

(22 marzo 1942)

23° La genesi

a) *Predisposizioni britanniche.*

Scrive l'Amm. Cunningham nel suo libro autobiografico, al quale più volte si è fatto ricorso:

« In marzo pensavamo soprattutto a far arrivare un convoglio a Malta. Come ho già scritto, i Capi di Stato Maggiore di Londra avevano chiarito che questo era il compito principale di tutte e tre le forze armate. [V. paragrafo 21°, comma f]. Erano state riunite e caricate quattro navi, tra cui la *Breconshire* — ufficialmente classificata come nave ausiliaria armata per rifornimenti — che aveva effettuato più di ogni altra nave rischiose missioni di andata e ritorno da Malta. I nomi delle altre tre, come quelli di tutti i mercantili che trasportarono rifornimenti da est e da ovest per l'assediate Malta, meritano di rimanere negli annali della Marina mercantile e della Reale Marina britannica. Questa volta si trattò del *Clan Campbell*, che era stato costretto a non proseguire col precedente convoglio per i danni prodotti da bombe, del *Pampas* e di un intrepido norvegese denominato *Talabot*.

« Fra le tre forze armate era stato concordato che ciascuna contribuisse nel modo migliore all'impresa di far giungere a destinazione il convoglio. L'Esercito avrebbe simulato un'avanzata per minacciare gli aeroporti nemici, e in cotal guisa distrarre l'aviazione avversaria dall'attaccare il convoglio. La R.A.F. avrebbe attaccato aeroporti in Creta e in Cirenaica per ostacolare il decollo dei velivo-

li. Aerei da caccia avrebbero protetto il convoglio il più a lungo possibile (il che fecero fino alle ore 9 del giorno 22 marzo, quando operavano a ben 300 miglia dalla loro base). Il Gruppo n. 826 della Aviazione navale, che agiva colla R.A.F., avrebbe bombardato Derna nelle notti sul 20 e sul 21 e nei giorni 21 e 22, per contribuire ad attuare una diversione. Erano inoltre tenute pronte in Libia e a Malta forze aeree da ricognizione e da attacco ».

L'esperienza compiuta fra il 12 e il 15 febbraio, in occasione del trasferimento dei convogli M.W.9 e M.E.10 (operazione M.F.5, descritta nel paragrafo 21°) aveva insegnato al Comando della M. F. che, per evitare di subire perdite di unità analoghe a quelle verificatesi il 14 febbraio, era opportuno concentrare in un unico dispositivo di marcia trasporti e forze di protezione, anziché far partire i piroscafi a gruppi.

Perciò fu deciso che il convoglio, contraddistinto colla sigla « M.W.10 », fosse tenuto riunito per tutta la traversata, che tutte le forze disponibili fossero impegnate per assicurargli il passaggio, che fosse rinforzata la scorta all'alba del 3° giorno colla Forza K uscita da Malta. La rotta fu scelta in modo:

- da arrivare a Malta all'alba;
- da trovarsi al tramonto del 2° giorno quanto più a ponente possibile, compatibilmente colla condizione di rimanere durante le ore diurne entro il raggio d'azione degli aerei da combattimento a grande autonomia;
- da trarre partito da una presumibile insufficienza della ricognizione aerea italiana nella zona fra Creta e la Cirenaica, anche allo scopo di evitare le probabili zone di agguato di sommergibili;
- da tenersi bene al sud durante il percorso nel bacino mediterraneo centrale, per aumentare la distanza che le forze di superficie avversarie avrebbero dovuto percorrere se avessero tentato d'intercettare il convoglio.

Per ridurre l'entità degli attacchi aerei contro il convoglio fu stabilito che l'8^a Armata dovesse, il 2° giorno, eseguire una finta avanzata (operazione « Fullsize »). Si sperava così di polarizzare su terra l'attenzione delle forze aeree italiane e di risparmiarne conseguentemente qualche attacco al convoglio.

Contemporaneamente la R.A.F. doveva attaccare colla massima violenza possibile gli aeroporti della Cirenaica e di Creta. Per il 3° giorno, quando l'intercettazione della spedizione da parte di forze di superficie sarebbe stata possibile, dovevano essere tenuti pronti reparti aerei antinave.

Furono anche stabilite crociere di copertura con due sommergibili a sud di Messina e con altri quattro nel golfo di Taranto.

Dato che a Malta non c'erano forze sufficienti per la scorta, fu previsto che una parte della scorta proveniente da Alessandria rimanesse col convoglio fino all'arrivo a Malta. Per tale compito vennero designati l'Inc *Carlisle* e 5 Ct da scorta della classe « Hunt ».

Sulla base del piano generale d'operazione l'Amm. Vian aveva così stabiliti i presupposti strategici sui quali intendeva regolarsi durante la missione affidatagli:

- il convoglio, se mai avesse potuto raggiungere Malta, doveva giungervi pochissime ore dal sorgere del sole;
- la Forza B non avrebbe potuto rifornirsi di nafta a Malta;
- il giorno 22 non si sarebbe potuto fare assegnamento sulla ricognizione aerea di Malta.

Di conseguenza la navigazione, fino al punto d'incontro colla Forza K proveniente da Malta (incontro stabilito per il mattino del 3° giorno, cioè del 22 marzo), doveva essere condotta con due criteri fondamentali:

- seguire, se scoperti, rotte tali da non riportare mai la formazione sul prolungamento dell'ultima direzione di marcia segnalata da ricognitori avversari, senza tuttavia seguire percorsi che portassero fuori dal raggio d'azione della caccia;
- assicurare allo schermo antisom del convoglio una certa immunità da attacchi di Sm, continuando a far zigzagare le unità di scorta antisom anche quando i piroscafi non avessero zigzagato, per non ridurre la velocità di avanzamento in direzione di Malta.

Contemporaneamente all'operazione relativa al convoglio M.W.10, ne fu eseguita un'altra con uscita da Gibilterra della Forza H. Scopo di quest'operazione fu quello di rinforzare l'aviazione di Malta allora in grave crisi, con velivoli lanciati in volo da due Pa.

b) *Disposizioni italiane.*

Queste furono la conseguenza delle notizie pervenute a Supermarina sui movimenti iniziali delle forze britanniche.

a) La prima notizia pervenne — come sempre — da Gibilterra nella mattinata del 20 marzo: la notizia concerneva l'uscita verso levante della Nb *Malaya*, delle Pa *Eagle* e *Argus*, dell'Il *Hermione* e di 8 Ct con rotta a levante, facenti parte della Forza H.

Alle 15.33 dello stesso giorno il Sm *Mocenigo* avvistò la Forza H a sudest di Capo de Gata, lanciò tre siluri ma non colpì.

La notizia, confermata dall'attacco del sommergibile, indusse Supermarina a disporre d'accordo con Superaereo e coll'O.B.S. ampie ricognizioni nel Mediterraneo Occidentale; l'Aeronautica approntò gli aerosiluranti della Sardegna per il caso che le forze avversarie fossero entrate nel loro raggio d'azione; fu esclusa la possibilità d'intervento di nostri reparti navali, ad eccezione di due sommergibili già in mare.

b) Il Sm *Platino*, in agguato tra Creta e la Cirenaica, lanciò alle 17.05 del 21 marzo il segnale della scoperta, eseguita alle 16.30, di un gruppo costituito da 1 Il, 4 Ct e 3 P.fi a 48 miglia per 210° da Gauda, con rotta 320° e 14 nodi. Dette unità facevano parte del convoglio scortato partito da Alessandria alle 07.00 del giorno precedente, 20 marzo, che il *Platino* aveva cominciato a sentire agli idrofoni fino dalle 14.20 del 21.

Supermarina fece subito (circa alle ore 18) il seguente apprezzamento della situazione.

Il convoglio avvistato dal *Platino* fu senz'altro giudicato in rotta per Malta; era possibile che oltre le unità di scorta avvistate esistesse un gruppo di appoggio che, data la situazione delle forze di Alessandria, non poteva comprendere più di due o tre incrociatori e alcuni Ct. Non era da escludere che nella notte uscisse da Malta qualche unità per riunirsi al convoglio il mattino successivo, come si poteva presumere da una ricognizione fotografica di La Valletta, che aveva rilevato che sotto il bordo di un incrociatore c'erano bettoline per rifornimento. Se il nemico avesse seguito rotte dirette su Malta, si sarebbe trovato alle 8 del mattino successivo a est-sudest di Malta press'a poco sul meridiano di Agheila (punto più meridionale del Golfo della Sirte).

Subito dopo, cioè alle 18,30 del 21, Supermarina prese le sue decisioni.

- Approntamento ed uscita al più presto da Messina del Gruppo *Gorizia* (A.D. Parona), *Trento*, *Bande Nere*, colla 13^a sq. Ct (*Alpino*, *Fuciliere*, *Bersagliere*, *Lanciere*), per raggiungere alle ore 8 del giorno successivo 22 marzo il punto B (160 miglia per 95° da Malta).
- Approntamento ed uscita verso le ore 24 da Taranto della *Littorio* (Amm. Iachino) colla 11^a sq. Ct (*Aviere*, *Grecale*, *Ascarì*, *Oriani*), con ordine di trovarsi per le ore 13 nel punto A (20 miglia a sudest del punto B).
- Uscita da Taranto, appena possibile, dei Ct *Geniere* e *Scirocco*, che avrebbero un po' ritardato l'approntamento al moto (il primo perché aveva fatto avaria alla trasmissione del timone ed il secondo perché aveva in corso alcune riparazioni).
- Raggiunto il punto B, il Gruppo « *Gorizia* » doveva incrociare in una zona di 20 miglia di raggio intorno a detto punto in attesa dei risultati della ricognizione aerea.
- L'Amm. Iachino avrebbe preso le sue determinazioni — indipendentemente dall'aver raggiunto o meno il punto A — in base alle ricognizioni aeree.
- Dirottamento, da parte della Marina germanica, verso la probabile direzione di spostamento delle forze avversarie, di 3 Sm (U.73, U.205, U.431) che si trovavano in mare per raggiungere punti di agguato al largo della costa egiziana, coll'ordine di tenersi in ogni caso a levante del meridiano 19°E per non interferire colle nostre forze di superficie. Oltre a questi Sm in arrivo, erano già in agguato *Onice*, *Platino*, *Galatea*.
- Messa in stato di allarme della Sardegna e delle zone costiere intorno al Mediterraneo Centrale, e sospensione del traffico da e per la Libia.
- Dislocazione da parte di Armera di 22 velivoli siluranti a Catania per operare in sincronia coi Ju.88 tedeschi nel pomeriggio del 22; approntamento in Cirenaica di 11 siluranti per attaccare il mattino dello stesso giorno, appena si fossero avute notizie sul nemico.

- Predisposizioni dell'O.B.S. germanico per la scorta aerea alle nostre F. N. e per l'approntamento dei bombardieri destinati ad agire contro il convoglio.
- Accordi tra Supermarina, Superaereo e O.B.S. per l'esecuzione di ampie ricognizioni nel bacino centro-orientale dall'alba del 22.

Superaereo attuò le intese ora citate, impartendo a sua volta le seguenti disposizioni:

a) Concentrazione degli aerei offensivi.

- Spostamento del 130° gruppo aerosilurante dalla Sardegna a Catania;
- spostamento di 14 velivoli S.84 del 36° stormo siluranti della Sardegna a Siacca (Sicilia sudorientale);
- spostamento della 278° squadriglia siluranti da Castelvetro (Sicilia occidentale) a Catania;
- Spostamento di tutti i velivoli siluranti disponibili dell'Aeronautica Egeo da Rodi a Iraklion (Creta), mediante accordi col X CAT.

b) Ricognizioni.

- Concordate con Supermarina e ordinate le ricognizioni da effettuare dall'alba del 22;
- disposizioni che ogni velivolo, effettuata la scoperta della F. N. nemica, mantenesse il contatto visivo con funzioni di radiofaro per guidare gli aerei offensivi finché non fosse rilevato da altro ricognitore destinato a continuare il compito.

c) Scorta aerea.

- Affidata alla IV Aerosquadra (Bari) fin dove possibile per il Gruppo « Littorio »;
- affidata al II CAT per il Gruppo « Gorizia ».

g) Stato di emergenza armero-navale.

- Ordinato a partire dalle ore 5 del 22 alla IV Aerosquadra (Puglia), V Aerosquadra (Libia) e Aeronautica della Sicilia;
- ordinato approntamento su allarme per i siluranti dislocati in Egeo.

Da parte sua il Comando del II CAT si tenne pronto in Sicilia coi velivoli disponibili; altrettanto fecero il X CAT a Creta e in Libia.

In totale la Marina, oltre ai pochi aerei imbarcati sulle navi e a quelli della propria ricognizione marittima, poteva contare su:

- italiani: bombardieri 10, oltre ad uno stormo; siluranti 42; ricognitori strategici 32; cacciatori, 4 squadriglie;
- tedeschi: per la scorta alla F. N. italiana e per la scoperta e l'attacco delle forze britanniche e del convoglio, 124 velivoli delle varie specialità; per attacchi su Malta e sbarramento aereo a est dell'isola, 149 velivoli.

Quando erano già state prese queste decisioni e si stavano diramando gli ordini relativi, giunse a Supermarina alle ore 20 del giorno 21 marzo un segnale del Sm *Onice* lanciato all'aria verso le 18,30, che informava dell'avvistamento — eseguito alle 17,45 — di un gruppo di unità di tipo imprecisabile a miglia 82 per 246° da Gaudio con rotta 305° e velocità imprecisata. Nella zona d'agguato dell'*Onice* c'era vento forte e mare grosso da grecale, il quale rendeva poco agevole il mantenimento della quota periscopica e l'osservazione.

Supermarina, mettendo a confronto la scoperta segnalata alle 16.30 dal *Platino* con questa dell'*Onice*, arguì che dovessero esserci almeno due gruppi avversari in mare: infatti il secondo distava dal primo di 54 miglia in direzione 280° e perciò — riportando alla stessa ora le due scoperte — i due gruppi, ammessa una velocità dell'ordine di 15 nodi, dovevano distare grosso modo di 35 miglia.

La nuova scoperta confermò Supermarina nella convinzione che doveva trattarsi di una spedizione di rifornimento per Malta, ma — conoscendo la situazione delle forze di cui poteva disporre la M. F., priva ancora di Nb e di Pa — non modificò gli ordini impartiti, essendo una Nb e tre Inc sufficienti a garantire una notevole prevalenza di forze.

Alle 21,30 la stazione idrofonica costiera di Porto Palo (presso Capo Passero) rilevò rumore di eliche di navi in allontanamento da Malta verso sudest. Supermarina dedusse che doveva aver preso il mare l'incrociatore, fotografato in approntamento nel pomeriggio.

(trattavasi, come si vedrà, del *Penelope* uscito col Ct *Legion* da Malta a notte fatta).

Intanto il Sottocapo di S. M. della Marina, Amm. Sansonetti, aveva — tra le 18.30 e le 19.55 — avuto due conversazioni telefoniche coll'Amm. Pietro Barone (Comandante M. M. in Sicilia) ed una coll'Amm. Iachino, allo scopo di:

- illustrare al primo gli ordini telegrafici impartiti e raccomandarne l'esatta esecuzione, mettendosi particolarmente in contatto col II CAT per informarlo che — come da accordi coll'O.B.S. — esso avrebbe dovuto cercare di dare, se richiesto, la scorta aerea anche al Gruppo « Littorio » quando questo non avesse più potuto fruire della scorta della IV Aerosquadra;
- chiarire al secondo l'apprezzamento della situazione e le modalità esecutive delle disposizioni prese, dicendogli che era stata prescelta la *Littorio* anziché la *Duilio*, perché più veloce e più resistente alle offese.

L'Amm. Barone a sua volta aveva detto all'Amm. Sansonetti che ricognitori del II CAT avevano notato in istato di approntamento per uscire da Malta un Inc e un Ct.

Infine era stato chiesto al CAT di continuare a battere intensamente Malta durante lo svolgersi dell'operazione e di considerare come principale bersaglio in mare il convoglio piuttosto che la scorta.

24° La fase strategica. (Grafico n. 9)

a) Nel Mediterraneo Occidentale l'operazione si esaurì — dal punto di vista della Marina — nel campo strategico, in quanto nessun reparto navale concorse a contrastare la marcia della Forza H.

Questa, lasciata Gibilterra alle 03.00 del giorno 20 marzo, proseguì verso levante, avvistata e attaccata alle 15.33, come si è detto dal Sm *Mocenigo* a sudest di Capo de Gata.

Il mattino del 21 fu avvistata da velivoli italiani e tedeschi a sud di Maiorca e tenuta sotto osservazione fino al pomeriggio. Furono messe in stato di allarme la Sardegna e la Liguria, e contro la Forza H fu tentato un attacco con aerosiluranti, che rientrarono alla base senza aver potuto raggiungere l'obiettivo.

Il mattino successivo la Forza H fu di nuovo avvistata e seguita fino alle 12.30, ora in cui un velivolo del II CAT la avvistò 27 miglia a sud di Maiorca e lanciò l'ultimo segnale di scoperta della giornata.

Il lancio dei velivoli per Malta fu eseguito all'incirca sul meridiano di Algeri, dopo un'attesa dovuta probabilmente alle pessime condizioni atmosferiche nel Canale di Sicilia, alquanto migliorate soltanto nel pomeriggio del 22.

La necessità di rinforzare le forze aeree dislocate a Malta, nell'imminenza dell'arrivo a Malta del convoglio da Alessandria, era stata determinata dai danni recati ai velivoli presenti negli aeroporti dai nostri intensi bombardamenti: secondo l'interpretazione delle fotografie eseguite in quei giorni dal CAT, oltre 60 velivoli avariati si trovavano nei campi di volo.

Nella notte sul 23 la Forza H fu sentita agli idrofoni dal *Mocenigo* in rotta verso ponente e alle 08.00 del 23 essa rientrò a Gibilterra.

b) Le forze britanniche impegnate nell'operazione, svoltesi tra Alessandria e Malta, furono:

— Gruppo di Alessandria (Forza B):

15^a Div. Inc: Il *Cleopatra* (C.A. P.L. Vian), *Dido*, *Euryalus*.

14^a fl. Ct: *Jervis*, *Kingston*, *Kipling*, *Kelvin*.

5^a fl. Ct: *Southwold*, *Beaufort*, *Dulverton*, *Hurworth*, *Avon Vale*, *Eridge*, *Heythrop* (classe « Hunt »).

— Convoglio M.W.10:

Piroscafi: *Breconshire*, *Clan Campbell*, *Pampas*, *Talabot*.

Scorta: Il *Carlisle* (C.V. D.M.L. Neame) - 22^a fl. Ct (*Sikh*, *Havock*, *Lively*, *Hero*, *Zulu*, *Hasty*).

— Gruppo di Malta:

Forza K: Il *Penelope* e Ct *Legion*.

— Sommergibili:

Nel Golfo di Taranto, 4 - Sud di Messina, 2.

— Forze aeree:

Gruppo di combattimento « Beaufort » dalle basi egiziane.

210° gruppo da caccia dalle base egiziane.

Velivoli di Malta.

A queste forze si opponevano quelle citate nel paragrafo precedente, comma b.

c) Alle 11.30 del 19 marzo lasciò Alessandria la 5^a fl. Ct per eseguire un rastrellamento preventivo antisom fra Alessandria e Tobruk.

Alle 07.30 del giorno 20 partì il convoglio M.W.10 colla sua scorta, e alle 18.00 prese il mare la 15^a Div. Inc colla 14^a fl. Ct: l'Amm. Vian era il Comandante Superiore in mare. Egli scrisse che ritardò l'uscita della Divisione « in considerazione dell'incertezza sulle condizioni meteorologiche e dei consumi di nafta » (1).

Intanto la 5^a fl. Ct aveva perduto per siluramento il Ct *Heythrop*, affondato alle 11.15 del 20 da un Sm tedesco 60 miglia a NNE di Sollum. Però, non avendo potuto constatare l'affondamento, il sommergibile comunicò soltanto di averlo colpito. La flottiglia arrivò a Tobruk alle 18,30, si rifornì di nafta e ripartì durante la notte riunendosi col convoglio M.W.10 all'alba del 21.

Alle 09.40 dello stesso 21 raggiunse il convoglio anche la 15^a Divisione incrociatori, e tutto il complesso proseguì a 13 nodi, zig-zagando lungo la direttrice di marcia 294°.

Alle 17.05 fu avvistata dal convoglio una squadriglia di sei Ju.88 scortati da Me.110 (in trasferimento dall'Africa settentrionale a Creta) e intercettato il loro segnale di scoperta. Un quarto d'ora dopo, cioè alle 17.20, la formazione inglese fu abbandonata dai cacciatori che l'avevano seguita fin dalle 07.40 del mattino.

Il segnale di scoperta, lanciato dal velivolo tedesco capo squadriglia, fu portato a conoscenza di Supermarina alle 01.15 del 22, ossia con otto ore di ritardo. Esso dava per il gruppo navale avversario una composizione di 14 unità, fra le quali tre più grosse del-

(1) « Sembra che l'Amm. Vian fosse un po' incerto — commenta l'Amm. Iachino nel suo libro *Le due Sirti* — se l'operazione potesse o no essere eseguita, a causa delle condizioni del tempo che ad Alessandria non erano più ottime. Egli quindi, per risparmiare nafta nel caso di rientro del convoglio per mare grosso, fece tardare l'uscita della sua Divisione fino a quando, alle 18, le informazioni, probabilmente avute dal *Carlisle*, gli assicuravano condizioni di tempo maneggevoli lungo la rotta per ponente ».

le altre, con rotta apprezzata in 280° : posizione 40 miglia a sud-ovest di Gaudio. Il grande ritardo, con cui il Comando germanico portò la notizia a conoscenza di Supermarina, non ebbe conseguenze perché già da tempo erano state ricevute le segnalazioni del *Platino* e dell'*Onice*.

Quando le forze inglesi videro i velivoli germanici, stavano procedendo con rotte variate fra 290° e 320° e avanzavano nel senso della direttrice di spostamento di 12 miglia ogni ora; nel momento dell'avvistamento la rotta era 290° ed allora ebbero cura di proseguire con rotte varie che non le portassero mai sul prolungamento di tale rotta, secondo il criterio direttivo dell'Amm. Vian.

d) Il Gruppo « Littorio » uscì dal Mar Grande di Taranto alle 00.27 del 22 e a nodi 24 diresse con rotta 150° lungo l'asse del Golfo di Taranto per poi accostare verso sud alle 04.40 allo scopo di raggiungere il punto A.

Il Gruppo « Gorizia » lasciò Messina alle 01.00 del 22, con circa un'ora di ritardo, per le difficoltà incontrate dal *Gorizia* nel disormeggio a cagione del forte vento. Perciò Supermarina, con un radiodispaccio intercettato dal *Littorio* e quindi portato a conoscenza dell'Amm. Iachino, ritardò dalle 8 alle 9 l'ora di raggiungimento del punto B, per non costringere il Gruppo a navigare a velocità troppo elevata.

Il Gruppo, dopo avere raggiunto Capo Spartivento tenendosi sotto la costa calabra, accostò alle 02.52 per rotta 150° , dirigendo a 25 nodi per il punto B.

A quest'ora stessa stavano uscendo da Taranto *Geniere* e *Scirocco*, i quali tuttavia non riuscirono a raggiungere il Gruppo « Littorio » e non poterono prendere parte al combattimento.

e) Poiché su questa operazione esercitarono un'influenza determinante le condizioni meteorologiche incontrate dalle forze navali ed aeree italiane, le citiamo senz'altro:

— Mare: notte sul 22 mosso - mattino del 22: SE forza 2 in aumento

pomeriggio del 22: SE forza crescente 3-4-5

sera del 22: SE grosso e poi molto grosso

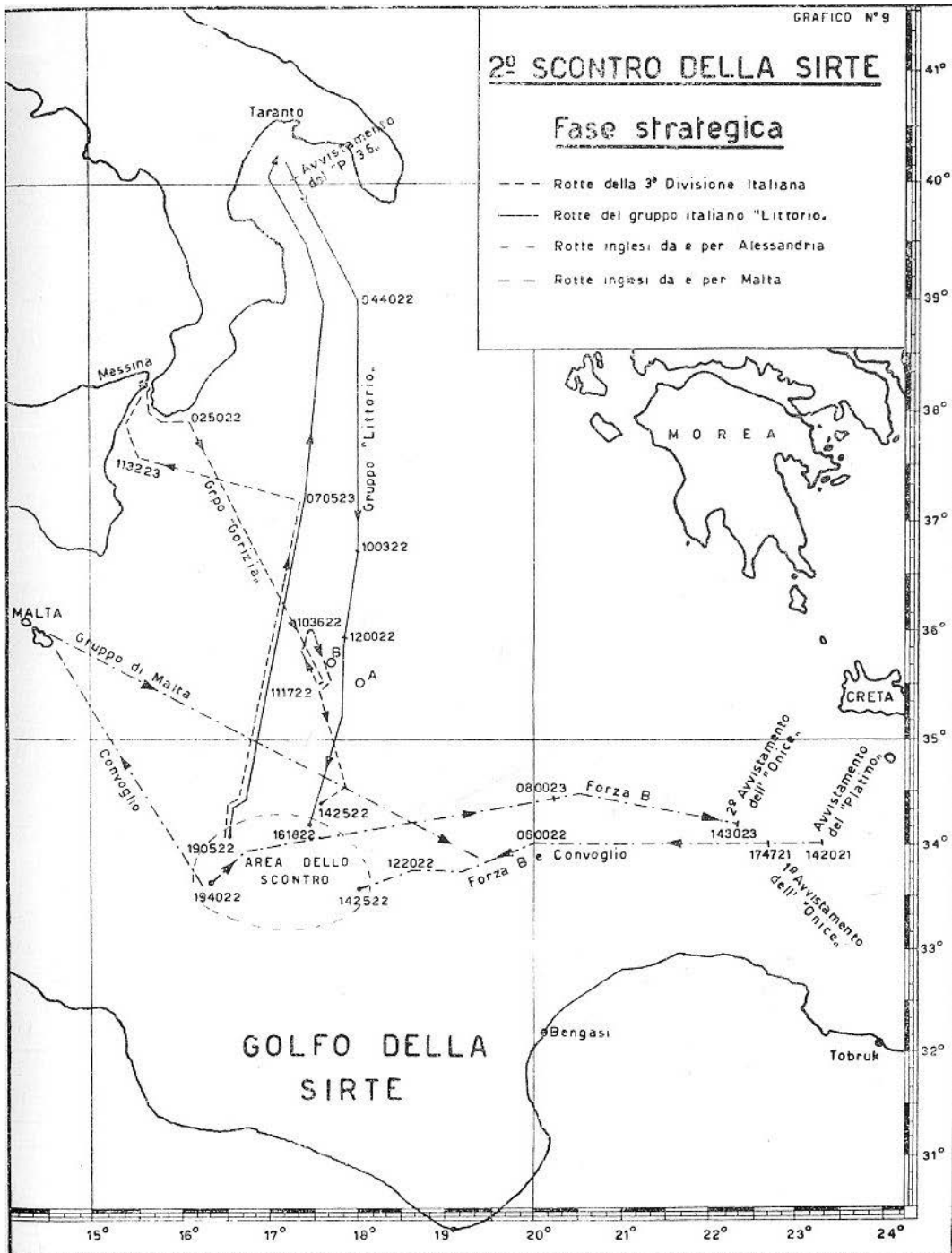
mattino del 23: SE e poi SSE molto grosso.

— Cielo: coperto, nuvole basse.

2° SCONTRO DELLA SIRTE

Fase strategica

- Rotte della 3ª Divisione Italiana
- Rotte del gruppo italiano "Littorio".
- - Rotte inglesi da e per Alessandria
- - Rotte inglesi da e per Malta



- Visibilità notturna: Notte sul 22: mediocre - notte sul 23: cattiva.
- Visibilità diurna: giorno 22: fino alle 14.30 variabile senza superare 25 mila metri; dopo le 14.30 intorno ai 29 mila metri, durante lo scontro inferiore a 10 mila metri, oppure nulla per le cortine di nebbia
giorno 23: pessima.

f) Alle 01.31 del 22 marzo il sommergibile inglese P.36, in agguato nel Golfo di Taranto, segnalò il transito del Gruppo « Littorio », senza naturalmente poter precisare il tipo delle unità: la segnalazione fu a conoscenza dell'Amm. Vian alle 05.18. « Apparve evidente — commenta la relazione britannica — che il convoglio era stato scoperto in mare e segnalato, probabilmente da un sommergibile nel pomeriggio del giorno 21, oltre all'intercettato messaggio di scoperta fatto dal gruppo dei Ju.88 avvistati dal convoglio alle 17.05 dello stesso giorno ».

Il segnale del P.36 non fu captato dal nostro servizio d'intercettazione, e perciò Supermarina non poté rendersi conto che l'avversario era venuto a conoscenza dell'uscita in mare delle navi partite da Taranto.

All'alba del 22 ebbero attuazione i trasferimenti previsti per la concentrazione degli aerei siluranti italiani in Sicilia e a Iraklion. Contemporaneamente si iniziarono, con tempo sfavorevole, le ricognizioni aeree nel Mediterraneo Centrale.

Alle 06.25 velivoli Ju.88 assunsero la scorta aerea del Gruppo « Gorizia », e mezz'ora dopo aerei nazionali quella del Gruppo « Littorio ». Si mantennero nel cielo delle navi fino circa alle ore 9, per poi fare qualche saltuaria apparizione, in seguito al progressivo allontanamento dei Gruppi navali dalle basi.

Alle 07.33 il *Gorizia* catapultò un apparecchio, che ebbe l'ordine di esplorare fino a 95 miglia di distanza il settore compreso tra i rilevamenti 143° e 174°; ma dopo undici minuti di volo esso dovette rientrare, ammarando a Siracusa, per avaria al motore.

Quasi contemporaneamente, inosservati, si riunirono tra le 07.42 e le 07.50 il Gruppo proveniente da Alessandria insieme col convoglio e la Forza K. La riunione avvenne circa nel punto lat. 34° 05' long. 19° 40', ossia a circa 110 miglia per 350° da Bengasi.

Appena compiuta la riunione, il complesso delle navi diresse per 250° allo scopo di spostarsi verso sud per ritardare l'incontro colle navi uscite da Taranto, delle quali era stata ricevuta notizia dall'Amm. Vian alle 05.18.

Intanto, fin dalle 06.50 era stato sospeso il zigzagamento dei piroscafi (ma non quello delle forze di protezione e di scorta) per non perdere cammino, procedendo così sulla direttrice di marcia a 13 nodi, massima velocità sostenibile dal *Clan Campbell* che era la nave meno veloce.

Tuttavia dalle 09.20 alle 12.20 l'Amm. Vian rimise in rotta per 270° per guadagnare verso ponente, ritornando poi per 250° sempre col concetto di avvicinare il più possibile al calar della notte la probabilità di scontro colle forze italiane, di cui però l'Amm. Vian non aveva più avute notizie perché da Malta non era potuto partire alcun ricognitore, e quindi egli ignorava che oltre ad un gruppo partito da Taranto aveva preso il mare anche un altro gruppo uscito da Messina.

Una breve apparizione avevano fatto i cacciatori britannici tra le 08,10 e le 09,00, essendo ormai le unità navali giunte al limite del loro raggio d'azione.

Alle 09,30 furono avvistati i primi velivoli avversari e alle 09.35 si sviluppò il primo attacco aerosilurante. L'Amm. Vian scrisse che da quel momento l'attività dell'aviazione nemica fu continua e d'intensità crescente fino al tramonto, e che stimò non avere noi impiegato in totale durante la giornata del 22 meno di 150 velivoli delle varie specialità: numero molto prossimo al vero, per quanto non si possa documentarlo con esattezza, perché ci mancano i dati numerici relativi agli apparecchi impiegati dal CAT.

Alle 12.30 fu assunta la ripartizione delle forze in 6 gruppi, come era stato previsto dal piano tattico concepito e fissato dall'Amm. Vian. Esso era basato su concetti, da lui così precisati.

Dato che, in base ai criteri strategici, (riportati nel comma *a* del precedente paragrafo), il convoglio doveva raggiungere Malta al più presto dopo l'alba del 23, bisognava che esso avanzasse il più possibile verso ovest, senza deviare verso sud, possibilmente anche durante il combattimento con F. N. avversarie; perciò era indispensabile che le unità di scorta fossero libere di andare incontro al nemico svincolandosi in gran parte dal compito di scorta diretta.

Per non rischiare di rimanere senza nafta sufficiente al ritorno ad Alessandria, occorreva respingere l'avversario entro l'ora del tramonto, perché se esso avesse potuto continuare verso ponente gli attacchi durante la notte, si sarebbe incorsi in un consumo eccessivo di combustibile e si sarebbe allungato il percorso di ritorno.

Per carenza di ricognizione aerea le F. N. italiane sarebbero state avvistate, quasi certamente, da bordo delle navi e perciò non ci sarebbe stato tempo di passare dalla formazione di scorta alla formazione di combattimento, senza un preventivo cambiamento nel dispositivo di marcia di tutto il complesso.

In base a questi criteri erano già state fatte esercitazioni, fin da un mese prima, al largo di Alessandria e si era trovato che la cosa migliore sarebbe stata quella di stendere una cortina di nebbia fra il convoglio e il nemico, attaccandolo colle siluranti — al riparo della cortina — qualora esso avesse tentato di attraversarla per gettarsi all'inseguimento del convoglio.

Per attuare un piano del genere le unità furono ripartite nei sei gruppi, che si costituirono precisamente alle 12.30 del giorno 22 quando l'Amm. Vian ebbe la sensazione che non doveva tardare l'avvistamento delle F. N. italiane.

1° gruppo: Ct *Jervis*, *Kipling*, *Kelvin*, *Kingston*.

2° gruppo: Il *Dido* e *Penelope*, Ct *Legion*.

3° gruppo: Ct *Zulu*, *Hasty*.

4° gruppo: Il *Cleopatra*, *Euryalus*.

5° gruppo: Ct *Sikh*, *Lively*, *Hero*, *Havock*.

6° gruppo: Il *Carlisle*, Ct *Avon Vale*.

Il 6° gruppo era quello destinato a stendere la cortina nebbiogenica.

I Ct suddivisi fra i sei gruppi erano dunque 12 su 17 presenti (sarebbero stati 18, se non fosse stato affondato il *Heythorp*); gli altri 5, tutti della 5ª flottiglia escluso l'*Avon Vale* distaccato col *Carlisle*, rimasero col convoglio.

L'Amm. Vian ordinò ai Ct di tenersi pronti a sviluppare la massima velocità dalle 14.00 in poi. Inoltre egli aveva già stabilito che alla trasmissione del segnale « ZLG » il convoglio avrebbe dovuto accostare per allontanarsi e i gruppi far massa contro l'avversario dirigendo con ogni probabilità verso nord.

g) Abbiamo lasciato le F. N. italiane in rotta verso i punti B e A, nei quali avrebbero dovuto rispettivamente trovarsi alle ore 9 e alle ore 13 i Gruppi « Gorizia » e « Littorio »: precisamente abbiamo detto del catapultamento di un velivolo del *Gorizia* alle 07.33, velivolo che disgraziatamente aveva dovuto poco dopo interrompere la sua missione esplorativa.

Alle 08.16 fu catapultato dal *Bande Nere* un altro apparecchio coll'ordine di esplorare fino a 120 miglia di distanza il settore compreso fra 124° e 144°, ma rientrò poi ad Augusta senza aver nulla avvistato: al momento del catapultamento il complesso inglese si trovava bensì in una direzione compresa nel settore da esplorare, ma ad una distanza di circa 160 miglia con una direttrice di spostamento verso ovest che dava una componente di avvicinamento sulla bisettrice del settore molto piccola.

Il Gruppo « Gorizia » transitò all'altezza del punto B alle 09.11, proseguì per 150°, riducendo a 20 nodi, fino alle 09.48 e poi invertì la rotta in attesa d'informazioni sull'avversario, come era stato predisposto da Supermarina. Non aveva però intercettato il segnale di scoperta delle 09.40, di cui si dirà tra breve.

Intanto l'Amm. Iachino era ansioso di ricevere notizie dell'avversario e non si spiegava come mai passasse il tempo senza che l'intensa e vasta ricognizione aerea, la quale doveva essere in atto fin dall'alba, avesse fatto nessun avvistamento.

Finalmente alle 09.55 ricevette il primo segnale, lanciato da un aereo silurante: « Ore 09.40 in lat. 34° 10' long. 19° 10' forza navale considerevole (15 unità) rotta 270°, velocità 14 ».

In seguito a questa informazione il Gruppo « Littorio » aumentò a 28 nodi alle 10.00 e subito dopo accostò per 190°, assumendo rotta di collisione coll'avversario, determinata sulla base dei dati forniti dal velivolo silurante.

Poco dopo — alle 10.09 — l'Amm. Iachino comunicò all'Amm. Parona i dati di posizione e di moto della *Littorio*, e a sua richiesta gli fu segnalato che il Gruppo « Gorizia » stava incrociando nella zona del punto B, avendo in quel momento (poco dopo le 10) rotta 330° e velocità 20.

Alle 10.13 un secondo segnale di scoperta fu ricevuto dall'Amm. Iachino; proveniva dal Centro r.t. di Trapani che dava all'aria il messaggio di un ricognitore della 186^a squadriglia: « Ore

09.53 in lat. $33^{\circ} 46'$ long. $18^{\circ} 55'$ cinque Inc, sette Ct, sette P.fi rotta 300° velocità imprecisata ».

Questa posizione, data a 13 minuti d'intervallo da quella del segnale precedente, ne distava 28 miglia per 210° ; inoltre la rotta era di 30° diversa.

Delle due segnalazioni la prima era molto più vicina al vero della seconda; anzi esatta quanto alla rotta e quasi esatta quanto alla velocità. L'Amm. Iachino, non avendo elementi per dar più credito all'una o all'altra non mutò le decisioni prese alle 10.00 e per avere al più presto nuovi elementi attendibili ordinò al Gruppo « Gorizia » di catapultare un nuovo apparecchio, che fu quello del *Trento* partito in volo alle 11.01.

Intanto si era svolto alle 09.35-09.40 il primo attacco di 5 aerei siluranti S. 79 della V Aerosquadra (Libia) nella posizione data alle 09.40, dal quale un S. 79 non fece ritorno alla base. I velivoli riferirono di aver colpito con due siluri un Inc (probabilmente c.a.) e di aver osservato grosse nubi di fumo e vasto incendio sull'unità, ed inoltre con un siluro un Ct visto sbandare con incendio a bordo cessando di far fuoco: invece nessuna unità fu colpita in questo attacco.

Alle 10.20 l'Amm. Iachino ordinò al Gruppo « Gorizia » di dirigere a 30 nodi verso il nemico per stabilire il contatto visivo e comunicare notizie, senza tuttavia impegnarsi. In seguito a questo ordine l'Amm. Parona accostò per 160° e alle 10.40 — dopo che la 13^a sq. Ct si era portata in posizione di scorta avanzata — assunse la velocità ordinata di 30 nodi.

Alle 11.07 si verificò il secondo attacco alla formazione inglese con altri 4 siluranti della V Aerosquadra. Essi valutarono in 23 le unità avversarie, compresi 7 piroscafi (in realtà le unità erano 26, tra cui 4 piroscafi), naviganti per 330° su quattro colonne. Risultati apprezzati: 1 Inc da 8000 tonn. colpito al centro da un siluro; 1 Il colpito al centro da un siluro; un siluro scoppiato tra 1 Inc fermo e 1 Ct affiancato (?); 1 P.fo colpito a prua da un siluro. Come ora si sa, nessuna unità fu colpita, nemmeno questa seconda volta.

Il Gruppo « Gorizia », intanto, continuava a 30 nodi, modificando la rotta da 160° a 165° ; alle 11.45 si trovava circa 55 miglia di prora al Gruppo « Littorio » e aveva gli incrociatori schierati sul rilevamento 240° , normale alla probabile direzione di avvistamento dell'avversario (ossia 150°).

Il mare da scirocco stava diventato sempre più agitato, giungendo rapidamente alla forza 5, tanto che l'Amm. Parona per diminuire il tormento dei Ct giudicò necessario ridurre alle 12.12 la velocità a 28 nodi, mentre il Gruppo « Littorio » continuava a marciare a questa stessa velocità (assunta — come si è veduto — alle 10.00) modificando la rotta da 190° a 180°, per arrivare più presto addosso al nemico, che — secondo la nuova segnalazione trasmessa dal Centro r.t. di Trapani — aveva la rotta 330° e non più 300°.

In realtà la direttrice di marcia della formazione britannica era di 270° fin dalle 09.20 e probabilmente le rotte apprezzate, con larga approssimazione, dagli aerei corrispondevano a transitori mutamenti di direzione per effetto del zigzagamento.

Intorno alle 12.40 i Comandanti dei due Gruppi ricevettero il tanto atteso segnale del velivolo del *Trento*, il quale diceva di avere avvistato alle 12.20 5 Inc, 5 Ct e 4 piroscafi in lat. 34° 10' long. 18° 35' a 90 miglia per 160° dal *Gorizia*, con rotta 285° e velocità 16 nodi. Alle 12.54 il velivolo rettificava la notizia, dicendo che i Ct erano 8 e i P.fi erano 7; comunicava inoltre che poteva mantenersi in vista del nemico (1).

L'Amm. Vian non aveva infatti alcuna scorta aerea.

Per la prima volta le nostre F. N. si trovarono il 22 marzo 1942 di fronte ad una Forza avversaria priva di protezione aerea e — come si vedrà — di qualsiasi forma di cooperazione aereo-navale, come mise in evidenza l'Amm. Iachino nella sua relazione.

25° La fase pretattica. (Grafico n. 10)

Colla ricezione sulle navi ammiraglie del segnale del velivolo del *Trento*, si può stabilire che ebbe inizio la fase pretattica, la quale durò quasi due ore: cioè fino alle 14.23, istante in cui il Gruppo « *Gorizia* » avvistò verso sud gli elementi più vicini della formazione avversaria.

Questa alle 12.20 accostò per 250° allo scopo di ritardare il probabile incontro colle forze italiane; alle 12.30 — come si è

(1) La posizione relativa delle forze britanniche rispetto al *Gorizia* era molto vicina al vero, purché riferita al punto in cui l'incrociatore si trovava nel momento in cui aveva catapultato il velivolo: a questo punto l'osservatore aereo dovette riferirsi, come era stabilito dalle norme. Alle 12.20 la distanza era di circa 65 miglia.

detto — le unità si suddivisero nei sei gruppi previsti dal piano tattico e l'Amm. Vian confermò la decisione di non rinunciare in nessun caso a far proseguire il convoglio verso Malta.

Alle 13.32 furono osservati dalle navi inglesi quattro razzi rossi lanciati da un Ju.88, probabile segno di forze italiane nelle vicinanze, sebbene si pensasse di non poterle avvistare prima delle 16.30 o delle 17.00.

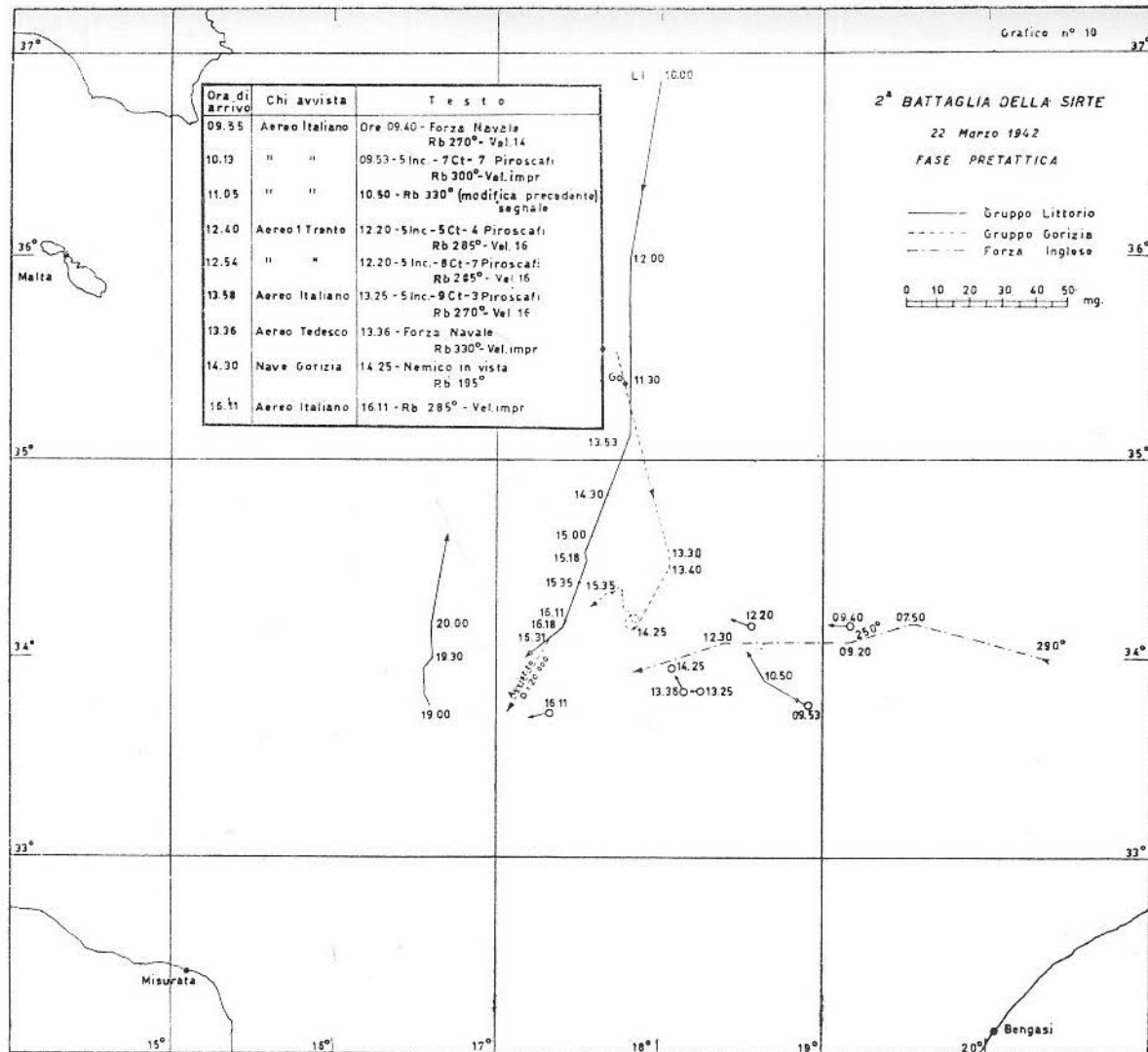
Alle 13.32 il Gruppo « Gorizia », a cagione del mare in continuo aumento, accostò per 180° e ridusse a 26 nodi, e alle 13.40 diresse per 210° .

Intanto sulle navi italiane giungevano i seguenti segnali di scoperta:

- alle 13.35 da un bombardiere dell'Aeronautica Sicilia: navi in lat. $33^\circ 50'$ long. $18^\circ 10'$ alle 13.25;
- alle 13.58 dallo stesso bombardiere, precisante che le navi avvistate erano 5 Inc, 9 Ct, 3 P.fi, con rotta 270° e con velocità 16 nodi;
- alle 14.03 dallo stesso bombardiere, modificante in 5 Inc, 15 Ct, 3 P.fi la composizione della formazione avvistata (questa informazione era, come sappiamo, praticamente esatta);
- alle 14.07 e alle 14.20: due successivi dispacci dal Centro r.t. di Messina; nel secondo era precisato che le navi avvistate alle 13.36 da un velivolo del CAT in lat. $33^\circ 50'$ long. $18^\circ 05'$ costituivano una F. N. considerevole, marciante per 330° con velocità imprecisata.

L'Amm. Iachino notò subito la quasi coincidenza delle posizioni date dal velivolo italiano e da quello tedesco a 11 minuti di intervallo: infatti la seconda posizione era spostata di 4 miglia a ponente della prima, cioè nel senso del moto delle forze avvistate. Alla differenza tra le due rotte segnalate (270° e 330°) egli diede il peso che meritava: ossia, uno dei due aerei aveva sbagliato grossolanamente l'apprezzamento della rotta, oppure la seconda rotta apprezzata era una rotta transitoria corrispondente a una manovra evasiva di bombe o di siluri oppure era un tratto di zigzagamento, essendo poco verosimile che il convoglio dirigesse per NNW verso la probabile direzione di provenienza delle nostre F. N.

Ad ogni modo l'Amm. Iachino decise di non mutare la sua rotta (200° , assunta alle 13.53 dopo il segnale delle 13.35 del bom-



bardiere della Sicilia) finché il Gruppo « Gorizia » non gli avesse fornito dati più attendibili, tanto che egli desiderava trovarsi sicuramente a ponente dell'avversario al momento dell'incontro per potergli con certezza sbarrare la via verso Malta.

A questo proposito, egli scrisse nella sua relazione: « Se avessimo voluto impegnare il nemico da sopravvento, avremmo dovuto accostare a sinistra, cioè contro vento: ora, già con rotta 200° eravamo stati costretti dalla crescente violenza del mare a ridurre la velocità a 25 e poi a 22 nodi, e pertanto ogni accostata contro vento ci avrebbe obbligati a ridurre ancora e notevolmente la velocità, ritardando l'incontro. Inoltre una simile accostata avrebbe portato ad un combattimento cogli incrociatori su direttrice sudest (135°, direzione del vento da scirocco) e non avrebbe in alcun modo impedito al convoglio di riprendere indisturbato la sua rotta verso ponente, cioè verso la sua destinazione. Per queste ragioni, pur rendendomi conto degli inconvenienti di un combattimento in posizione sottovento al nemico (1), ho ritenuto conveniente insistere nella manovra di sicurezza intesa a sbarrare la strada al convoglio e respingerlo verso sud... ».

Intanto alle 13.47 l'Amm. Iachino aveva ordinato al Gruppo « Gorizia » di catapultare un altro aereo per avere al più presto nuove informazioni; ne ricevette risposta che il Gruppo aveva catapultato tutti gli aerei di cui disponeva.

Finalmente alle 14.26 egli intercettò il segnale tanto atteso del *Gorizia*, rivolto a tutte le unità del Gruppo: « Nemico in vista per 195° ».

Mentre sul ponte di comando della *Littorio* si meditava e si decideva come è stato ora detto, il Gruppo « Gorizia » si disponeva alle 13.42 su uno schieramento normale alla probabile direzione di avvistamento del nemico, col *Gorizia* in centro, i due *Inc Trento* e *Bande Nere* alla sua sinistra sul rilevamento 90°, i Ct dal lato opposto per 270° a 4000 m. di distanza.

Dalle 13.15 due velivoli tedeschi e due italiani si trovarono nel cielo del Gruppo e alle 14.04 un bombardiere e un silurante defilarono sul lato destro del *Gorizia* assumendo rotta 180° e spa-

(1) Gli inconvenienti, cui allude l'Amm. Iachino, sarebbero stati principalmente due: il disturbo del tiro per gli spruzzi d'acqua; l'offuscamento dell'orizzonte e il mascheramento dei bersagli, dovuti alle cortine di nebbia da essi sviluppate e dal vento di scirocco portate verso le navi italiane.

rando alcune raffiche di mitragliatrice in mare per indicare — come fu interpretato dall'Amm. Parona — la direzione in cui essi vedevano l'avversario.

Alle 14.22 dal *Gorizia* furono osservati sul rilevamento 195° scoppi di granate c.a. In realtà erano cominciati gli attacchi di velivoli del CAT, che si susseguirono — coll'impiego complessivo di 52 velivoli — in varie riprese fino alle 18.40 (senza ottenere diciamo subito, alcun risultato, sebbene i velivoli apprezzassero di aver danneggiati 2 P.f.).

Un minuto dopo — con visibilità stimata di 15000 metri, mare da scirocco di forza 4-5 — apparvero ancora indistinte alcune unità e immediatamente dopo emerse dalla foschia la formazione inglese divisa in tre gruppi: il primo per 185° a 23 mila metri (telemetrogaggio incerto) composto di 2 Inc (stimati del tipo « Penelope ») e 3 o 4 Ct di prora con rotta a ponente; il secondo per 170° composto di 3 Il (apparentemente del tipo « Dido »); il terzo per 160°, composto di piroscafi e Ct (stimati 5 o 6 e 6 o 7 rispettivamente) (1).

Che cos'era accaduto nel frattempo nel campo inglese?

Alle 14.10 l'*Euryalus* (che era in gruppo col *Cleopatra*, nave ammiraglia — ricordiamo — di Vian) aveva segnalato del fumo in vista per 353° e alle 14.17 aveva detto che l'avvistamento era dubbio. Dal *Cleopatra* nulla era stato veduto.

Alle 14.27 nuovo segnale dell'*Euryalus*: « Quattro navi sospette per 40° ». Contemporaneamente, dal Ct *Legion*: « Una nave tipo sconosciuto a 12 miglia per 10° ».

Due minuti dopo, alle 14.29, l'Amm. Vian faceva il segnale « ZLG » e le forze inglesi iniziavano la manovra per costituire i sei gruppi previsti, mentre il convoglio accostava per 210° allo scopo di allontanarsi verso WSW dall'area dell'imminente scontro.

Alle 14.32 il *Legion* segnalava altre 4 unità sconosciute per 15° alla distanza di 15 miglia.

Infine, alle 14.34 l'Amm. Vian comunicò a tutte le sue unità che avevano di fronte 3 navi da battaglia, distanti 12 miglia.

(1) Del tipo « Penelope » vi era il solo *Penelope*; del tipo « Dido » erano *Dido*, *Cleopatra*, *Euryalus*; il *Carlisle* era del tipo « Cairo ». I primi quattro potevano a grande distanza apparire eguali; più da vicino sarebbero stati distinguibili per le artiglierie (*Penelope* con 3 torri binate da 152, di cui 2 a prora; gli altri tre con 5 torri binate da 133 c.a., di cui 3 a prora); il *Carlisle* aveva 4 impianti binati assiali da 102 c.a.

Come mai dagli avvistamenti fatti l'Amm. Vian deducesse che si trattasse di 3 Nb, egli non dice. Dice però che l'anticipo di circa due ore rispetto alle sue previsioni lo sorprese: ma, come si è accennato, egli non era a conoscenza della partenza da Messina del Gruppo « Gorizia » e aveva basato i suoi calcoli sulla segnalazione del Gruppo « Littorio » fatta dal Sm P.36.

Coi reciproci avvistamenti dei due avversari ebbe inizio la fase tattica.

26° La fase tattica. (Grafico n. 11)

a) *Andamento generale.*

Come si rileva dal grafico n. 11, il Gruppo « Gorizia », dopo una prima fase di contatto balistico con alcuni incrociatori avversari, ha accostato nella direzione del nord, dalla quale stava arrivando il Gruppo « Littorio »; avvenuta verso le 15.30 la riunione tra i due Gruppi, l'azione prosegue, con direttrice generale di spostamento verso ponente e successivamente verso sud, su rotte lentamente convergenti, mentre gli Inglesi al coperto di una fitta cortina nebbiogenica si proteggono dalla schiacciante superiorità balistica della nostra F. N.; dalla cortina escono ogni tanto reparti di Ct, che lanciando siluri costringono ogni volta le nostre navi ad allontanarsi con conseguente diminuzione della pressione tattica da esse esercitata; alle 17.16 in poi la F. N. italiana accosta progressivamente verso sudovest e verso sud, tagliando decisamente dopo le 18.15 la rotta delle unità inglesi, che sono così obbligate ad accostare anch'esse per sud, scomparendo nell'oscurità sopravvenuta.

In questo modo, anche se — come si vedrà — la F. N. italiana non è riuscita, a cagione del mare grosso e della pessima visibilità, ad affondare o a menomare gravemente alcuna nave britannica, ha ottenuto lo scopo così descritto dal Gen. Santoro nella sua opera più volte citata e messo in evidenza, del resto, dall'Amm. Iachino nella sua relazione:

« L'intervento delle navi italiane, se pure queste non erano riuscite a portare alcuna offesa alle navi mercantili ed a non determinare perdite tra le unità militari di scorta e di protezione, aveva avuto un risultato indiretto notevolissimo che, il giorno successivo,

decise del destino del convoglio. Ed invero, quell'intervento, avendo imposto a quest'ultimo un ritardo di qualche ora nella navigazione, fece sì che esso, invece di giungere a Malta nelle ultime ore della notte, si trovasse il mattino del 23 ancora diverse miglia a sud di Malta, esposto al pericolo di rinnovati attacchi aerei ».

La ricostruzione ordinata ed esatta dell'azione ci è risultata impossibile, perché a cagione della visibilità del tutto insufficiente e delle condizioni avverse del mare, gli apprezzamenti dei due avversari furono affetti da errori. Inoltre non esiste un grafico britannico; soltanto esistono schizzi di alcune situazioni istantanee ad intervalli di tempo (v. schizzo n. 2).

Perciò chiediamo venia ai lettori se l'esposizione potrà apparire qua e là alquanto frammentaria.

b) *Il primo tempo.* (ore 14.25-16.30)

Così lo descrisse chiaramente l'Amm. Parona nel suo rapporto.

« L'ordine del Comando in Capo delle F. N. assegnava alla 3^a Divisione [Gruppo « Gorizia », costituito dai due Inc efficienti della 3^a Div. e del *Bande Nere*] il compito di prendere contatto visivo col nemico senza impegnarsi prima della riunione colla *Littorio*.

« Nella fase di avvicinamento si è assunto uno schieramento normale alla direzione di avvistamento del nemico, ricavata dalle non sempre concordanti notizie trasmesse dagli aerei. In realtà al momento dell'avvistamento lo schieramento della Divisione era esatto e lo spiegamento non ha richiesto che la prevista accostata [per rotta 250°, alquanto convergente con quella degli Inglesi, ma permettente di far fuoco con tutte le artiglierie principali].

« Gli incrociatori nemici, mentre il convoglio veniva rapidamente occultato con cortine di nebbia, hanno accostato decisamente verso la Divisione: in obbedienza agli ordini ricevuti ho assecondato la manovra nemica prendendo rotta nord allo scopo di portare gli incrociatori verso il Gruppo « Littorio », come in realtà si è verificato (1). In tale fase gli incrociatori nemici venivano a sco-

(1) A questo proposito l'Amm. Iachino nel suo libro « Le due Sirti » fa le seguenti precisazioni:

« Da queste parole si deduce che l'Amm. Parona non aveva in realtà apprezzato una superiorità del gruppo nemico con cui si era impegnato, e non aveva quindi ripiegato sulla *Littorio* se non in obbedienza agli ordini ricevuti. Tuttavia questi

prirsi dalla cortina che i loro Ct avevano rapidamente stesa sulla formazione, e si è potuto — sia pure coi soli impianti poppieri — stabilire il contatto balistico. Ho osservato in questa fase una salva della sezione « Gorizia-Trento » su uno degli incrociatori tipo « Dido », dal quale si è innalzata una persistente altissima colonna di fumo nero.

« Sia per l'effetto del nostro tiro che appariva efficace, sia probabilmente per il desiderio di non allontanarsi dal convoglio, gli incrociatori nemici hanno poco dopo accostato prima per levante, quindi per sud, ed infine nuovamente per ponente. La Divisione ha manovrato di conseguenza, mantenendo il contatto balistico col variare opportunamente la distanza in relazione alla visibilità ed al concetto di tenere agganciato il nemico senza impegnarsi a fondo.

« Sempre in armonia coi citati ordini, quando il nemico ha nuovamente accostato per nord ho cercato ancora di trascinarlo verso il Gruppo « Littorio » ormai non più lontano e col quale mi sono riunito alle 15.23 ».

A integrazione di questa sintetica esposizione diciamo che il tiro fu aperto dai nostri incrociatori da 21 mila metri alle 14.35 mentre correvano verso nord, che fu intermittente a seconda della visibilità o meno dei bersagli, che alle 14.56 le unità inglesi iniziarono a loro volta il tiro da 19 mila metri centrandolo assai presto specie sul *Bande Nere*, che però non fu mai colpito.

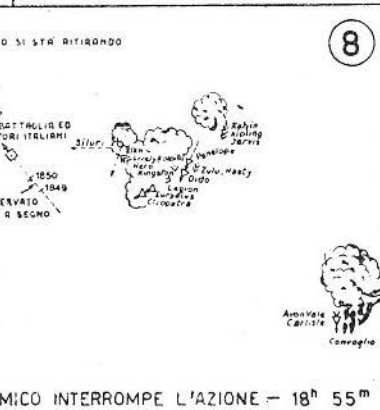
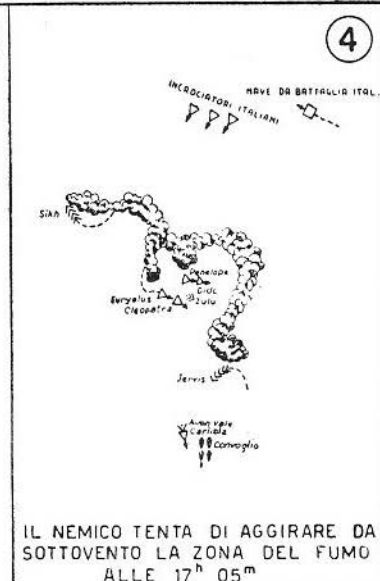
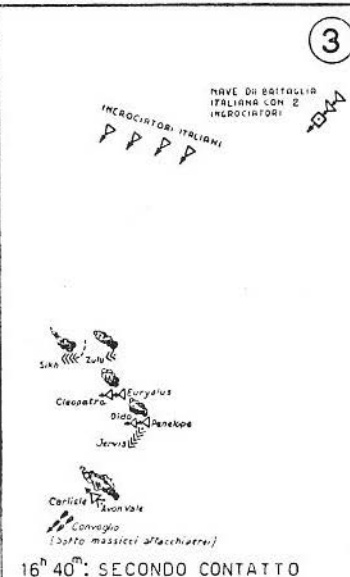
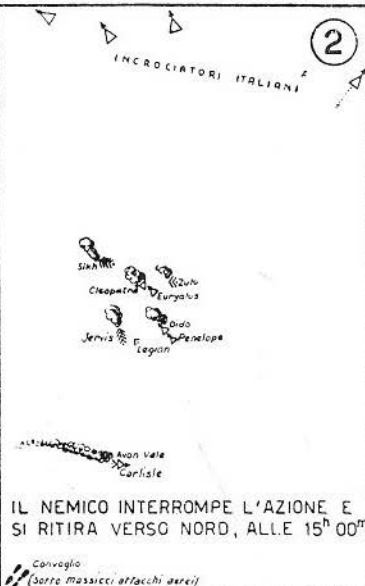
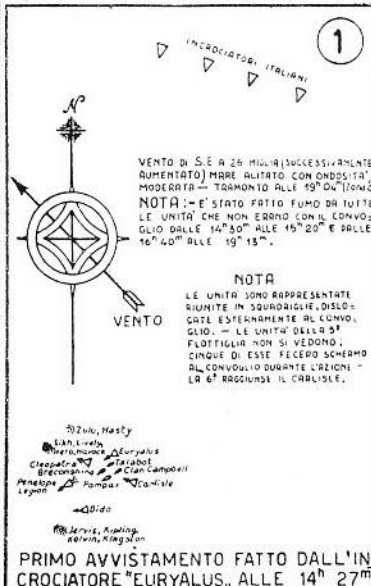
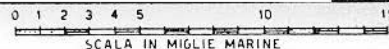
L'ammiraglio Iachino così commentò questo primo tempo dell'azione, sull'andamento della quale egli aveva ricevuto alcuni segnali informativi dall'Amm. Parona.

« In un primo tempo il solo gruppo nemico più vicino si diresse contro la 3^a Divisione, ma ben presto ad esso si riunirono

ordini non prescrivevano di non impegnarsi *prima della riunione colla Littorio* e tanto meno di attirare il nemico verso la corazzata; quegli ordini prescrivevano soltanto di prendere contatto col nemico e *comunicare notizie senza impegnarsi*. La Divisione « Gorizia » avrebbe cioè dovuto mantenersi in vista del nemico, seguirne i movimenti segnalandomeli, e non impegnarsi a fondo fino a che non fosse chiarita l'effettiva relatività delle forze.

« Nelle mie direttive non c'era alcun accenno all'opportunità di attirare le forze leggere nemiche verso la *Littorio*, poiché questo obiettivo era — secondo me — superfluo e comunque irraggiungibile. Era superfluo, in quanto gli incrociatori nemici, vincolati alla scorta del convoglio, non potevano sfuggire all'incontro colla *Littorio* se non abbandonando i piroscafi alla loro sorte. Era irraggiungibile poiché, se quegli incrociatori avessero veramente abbandonato il convoglio (come poteva avvenire se gli attacchi aerei avessero affondati i piroscafi), essi erano certo in grado di sottrarsi al combattimento colla corazzata, avendo velocità superiore ».

AZIONE NEL GOLFO DELLA SIRTE - 22 marzo 1942



altri due o tre incrociatori nemici. Risulta infatti che alle 15.00 circa l'aereo catapultato dalla *Littorio* vide ben chiaramente 4 incrociatori e 9 Ct che con rotta nordovest combattevano contro la 3^a Divisione: più a sud un altro incrociatore navigava con rotta 180° (1).

« E' caratteristico il fatto che, appena avvistate le nostre unità, scambiate dapprima per navi da battaglia [intercettazione del gruppo I.E.], il nemico si è rapidissimamente ravvolto in una cortina di nebbia che — dopo soli quaranta secondi — già copriva efficacemente il convoglio e offuscava un'ampia zona di mare all'intorno.

« Il compito che avevo assegnato alla 3^a Divisione era quello di mantenere il contatto col nemico, senza impegnarsi a fondo e comunicandocene i successivi movimenti. Questo compito è stato pienamente assolto dalla 3^a Divisione compatibilmente colle difficoltà create dalla rapida distesa della cortina di nebbia: il nemico è stato impegnato dalle nostre unità ogniquale volta appariva fuori della nebbia, ed un incrociatore tipo « Dido » è stato visibilmente colpito da un proiettile da 203. Questo è probabilmente l'incrociatore che dopo le 15.00 è stato veduto dall'aereo della *Littorio*, con rotta sud, scortato da un Ct e con lunga scia di fumo uscente dallo scafo.

« In questa fase del combattimento i nostri aerei dell'aviazione imbarcata hanno potuto esplorare attentamente tutta la zona occupata dal nemico, data l'assenza di apparecchi da caccia inglesi; l'unico ostacolo che essi hanno incontrato era costituito dal tiro c.a., che è risultato sempre pronto e preciso. Più tardi invece l'osservazione aerea è diventata difficoltosa a causa dell'abbondante e voluminosa cortina di nebbia distesa da tante unità, e che si sollevava fino a grande altezza sul mare...

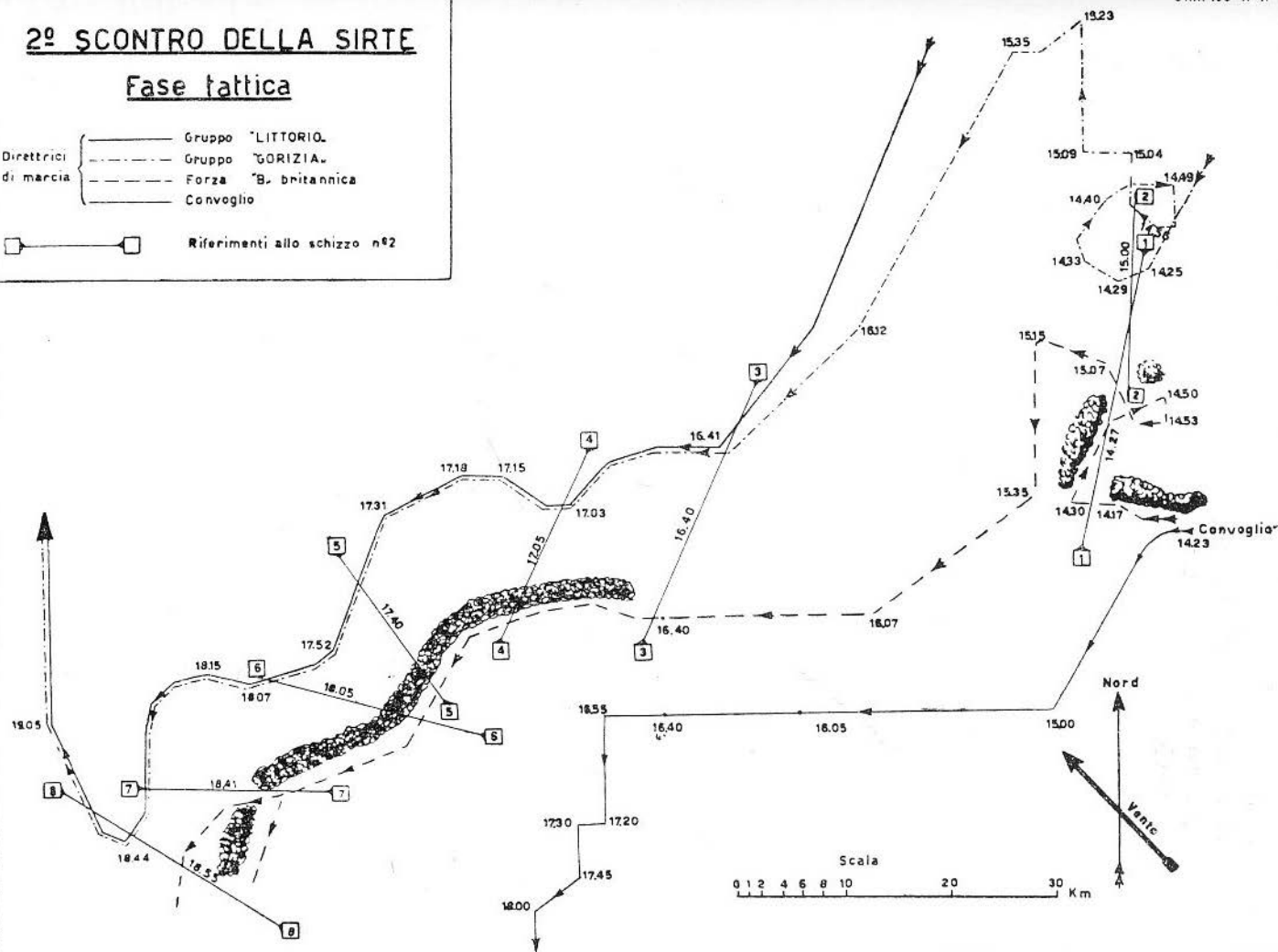
« Il combattimento fra la 3^a Divisione e gli incrociatori inglesi cessa verso le 15.20, quando il nemico ripiega verso sud onde ricongiungersi al convoglio, ed il *Gorizia* avvista la *Littorio* al nord. Alle 15.30 i due Gruppi si riuniscono: la 3^a Divisione viene disposta in linea di fronte sulla sinistra della *Littorio* [cioè dal lato di levante], in modo da assumere uno schieramento

(1) Dopo avuta comunicazione dal *Gorizia* che la 3^a Div. aveva catapultati tutti gli aerei disponibili, l'Amm. Iachino aveva ordinato il catapultamento di uno dei due velivoli della *Littorio*. Esso si era levato in volo alle 14.25.

2° SCONTRO DELLA SIRTE

Fase tattica

- Direttrici di marcia
- Gruppo "LITTORIO"
 - - - Gruppo "GORIZIA"
 - - - Forza "B. britannica"
 - Convoglio
- — □ Riferimenti allo schizzo n°2



normale al probabile rilevamento del nemico. Essa è stata poi lasciata a 5000 metri distante dalla *Littorio*, per dare maggiore scioltezza ad una formazione che risultava piuttosto eterogenea come tipi di navi.

« In questo momento le notizie di cui eravamo in possesso ci fornivano il seguente quadro della situazione. Gli incrociatori nemici dirigevano a sud ad elevata velocità, verso il convoglio che — avvolto da cortine di nebbia — aveva probabilmente deviato per sudovest... [qui sono inserite le ragioni addotte dall'Amm. Iachino in appoggio al suo concetto di manovrare in modo da tagliare la strada agli Inglesi, già riportate nel paragrafo 25°].

« E sempre per le stesse ragioni, alle 16.18 avendomi un aereo informato che il nemico si trovava a 10° di prora a sinistra, a 30 miglia di distanza, con rotta 255°, nel timore che esso potesse sfuggirmi di prora, ho accostato per 230°.

« In effetti, al momento dell'avvistamento da bordo della *Littorio* (16.31), la posizione del nemico è risultata spostata di circa 10 miglia verso ponente rispetto a quanto previsto in base alle informazioni degli aerei, ed è risultata così giustificata la mia prudentiale manovra di sicurezza ».

Esponiamo ora gli eventi, così come apparvero all'Ammiraglio Vian.

Trasmesso, come si è detto, alle 14.29 il segnale « ZLG » (seguito dall'inizio della manovra per costituire i gruppi previsti) (1) e comunicato alle 14.34 alle sue unità che erano in vista 3 Nb italiane, l'Amm. Vian si avvide, dopo circa un quarto d'ora di contatto balistico che non si trattava di Nb, e alle 15.06 trasmise a tutti il segnale: « Navi nemiche precedentemente segnalate come corazzate sono probabilmente incrociatori ». Però nemmeno egli poté apprezzare esattamente la consistenza delle nostre forze, a cagione della insufficiente visibilità determinata dalle sue stesse cortine nebbiogene. Infatti egli così si espresse su questo primo tempo dell'azione.

« Non appena i gruppi si furono allontanati verso nord dal convoglio, assunsero rotta a levante facendo nebbia, circa alle

(1) Durante la manovra il Ct *Legion*, che avrebbe dovuto costituire il 2° gruppo col *Dido* e col *Penelope*, si unì alla 14^a fl. Ct, costituente il 1° gruppo, e vi rimase per tutto il resto della giornata.

14.35. A tale ora il nemico aprì il fuoco e i primi colpi caddero molto corti alle 14.36.

« Si stima che la formazione nemica consistesse di un incrociatore armato coi 203 e di tre incrociatori armati coi 152, naviganti in linea di fronte su uno schieramento di circa 2 miglia di lunghezza, con rotta 200° (2).

« Alle 14.36 circa essi avevano accostato per sudest; alle 14.42 si allargarono, quindi accostarono per NW, ritirandosi infine con rotta circa 10° verso le 15.01.

« Il *Cleopatra* condusse il 4° gruppo alle 14.44 verso l'avversario e alle 14.45 il Rear Admiral comandante la 15ª Div. Inc. [cioè egli stesso, Amm. Vian] segnalò: « Accostate verso il nemico ».

« Il *Cleopatra* e l'*Euryalus* [cioè il 4° gruppo] impegnarono un incrociatore [doveva essere il *Bande Nere*] dalle 14.56 alle 15.09: ora alla quale il nemico passò oltre il limite di portata delle artiglierie.

« Gli altri gruppi furono ostacolati dalla nebbia fatta in continuazione da tutte le unità fra le 14.33 e le 15.16. Alle 15.07 fu segnalato a tutti: « Rotta nemico 10° » [era il momento in cui il Gruppo « Gorizia » stava dirigendo verso nord].

« Verso le 15.09 un incrociatore nemico accostò per WNW, impegnando il 4° gruppo dalle 15.11 alle 15.15 e centrandolo varie volte anche dopo che esso si era ritirato dietro la cortina nebbiogenica. Ciò è probabilmente da attribuire all'osservazione aerea del tiro. Contro detta nave furono sparate alcune salve fra le 15.11 e le 15.13, ed essa accostò in fuori alle 15.15, come fece il *Cleopatra*.

« Alle 15.35 il Rear Admiral comandante la 15ª Div. Inc. comunicava al Comandante in Capo [Cunningham, ad Alessandria]: « Nemico respinto ».

« Fu assunta allora la rotta 235° e i capi-gruppo furono disposti sulla linea di rilevamento 310°-130°, a intervalli di un miglio e mezzo. Alle 16.05 il convoglio era sul rilevamento 222° alla distanza di 7 miglia con rotta 270°, col *Clan Campbell* che scadeva, protetto dal *Carlisle* e dall'*Avon Vale*. Alle 16.07 le forze

(2) La rotta era di 210°; quindi l'apprezzamento di Vian era molto vicino al vero. Poi, come si è veduto, gli incrociatori italiani accostarono per 250° per mettere in campo tutte le artiglierie.

d'urto [cioè i gruppi non vincolati alla scorta diretta del convoglio] accostarono per 270° a 20 nodi e alle 16.40 erano 5 miglia al traverso del convoglio [rilevamento vero forze-convoglio 180°].

« Alle 14.50 il Rear Admiral comandante la 15ª Div. Inc aveva ordinato al convoglio di governare per ponente, e questo aveva accostato per 270° alle 15.00.

« Il *Carlisle* e l'*Avon Vale* (costituenti il 6° gruppo, particolarmente destinato a stendere le cortine nebbiogene) avevano accostato per NE e steso una cortina fra il nemico e il convoglio, mantenendosi in contatto colle forze d'urto per mezzo di segnali ottici. Quando il *Carlisle* le vide venire verso il convoglio, manovrò per unirsi con loro; ma alle 16.10 il Rear Admiral comandante la 15ª Div. Inc gli segnalò di tenersi più vicino al convoglio.

« Durante tutto questo periodo fummo oggetto di violenti attacchi aerei, specialmente rivolti contro il convoglio, e in minor misura contro le forze d'urto. Mentre queste si stavano ricongiungendo, il rumore del fuoco dei 120 dei Ct « Hunts » e del *Carlisle* era veramente impressionante, ed, anche sentito alla distanza di 8-10 miglia, rassomigliava ad un ininterrotto sparo di armi automatiche.

« Data la violenza degli attacchi, fu chiesto alle 16.05 al *Carlisle* se disponeva di un numero di unità sufficiente a proteggere il convoglio da nuovi attacchi. Alle 16.11 il *Carlisle* rispose: « No, abbiamo consumato un terzo del munizionamento ». E alle 16.33 fu la volta del *Southwold* [capo 5ª fl. dei Ct da scorta]: « Finora nove attacchi. Munizionamento da 120 residuo 40 per cento ».

« Per conseguenza alle 16.31 fu ordinato alla 14ª fl. Ct (costituente il 1° gruppo) di coprire il convoglio da sud, contro attacchi aerei e navali, rinforzando il fuoco c.a. ».

Come si può notare, da parte italiana si ritenne di aver colpito un incrociatore britannico; da parte britannica si ebbe l'impressione di aver a che fare con 4 Inc italiani, forse scambiando per un incrociatore il Ct più vicino al *Gorizia* mentre gli altri tre Ct potevano essere fuori vista. Inoltre gli Inglesi attribuirono la buona condotta del nostro tiro, dietro la cortina di nebbia, all'osservazione aerea; poiché questa non c'era, ciò va attribuito alla buona fortuna che ebbero le nostre unità durante il primo tempo dell'azione.

In definitiva da questo primo tempo ognuno dei due partiti uscì indenne, anche — per quanto concerne gli Inglesi — dagli attacchi aerei, sebbene il CAT riferisse di aver affondato 1 P.fo, colpito un altro P.fo e probabilmente un terzo durante gli attacchi sferrati tra le 14.25 e le 15.07, e avere affondato un secondo piroscalo e colpito un altro ancora negli attacchi successivi tra le 15.30 e le 15.49.

Si può ancora osservare che l'Amm. Vian, nel segnalare ad Alessandria alle 15.35 che le forze avversarie si erano allontanate, non poteva certo immaginare che sarebbero ricomparse un'ora dopo col rinforzo di una corazzata. Egli aveva usato nel suo telegramma la dicitura « driven off », cioè « respinto », non potendo pensare che si trattava di una manovra preordinata del reparto di incrociatori italiani.

c) *Il secondo tempo.* (Ore 16.31 - 17.16)

Si può stabilire il suo inizio dal momento in cui, alle 16.31, da bordo della *Littorio* si avvistò un incrociatore stimato del tipo « Dido » e l'Amm. Iachino segnalò a tutte le unità: « Nemico in vista per rilevamento 210° ».

Contemporaneamente fu ricevuta dal velivolo della *Littorio* l'informazione che il convoglio alle 16.30 stava navigando per 270°, in formazione diradata, 10 miglia per 240° dagli incrociatori inglesi (la posizione segnalata era abbastanza vicina al vero, riferendola a quella indicata dall'Amm. Vian alle 16.40; soltanto la distanza era stata apprezzata per eccesso, dovendo essa alle 16.30 essere dell'ordine di 6-7 miglia).

Un minuto dopo pervenne sulla *Littorio* dal Centro r.t. di Taranto il segnale di scoperta di un velivolo della r.m. che si riferiva alle 15.30: « 5 incrociatori leggeri, 6 Ct, convoglio imprecisato 25 miglia per 180° dalla *Littorio* con rotta 315°, velocità 14 ».

Questo segnale, riferentesi ad una situazione ormai superata, se dava una cifra esatta per il numero degli incrociatori e probabilmente dei Ct a loro più vicini, era tuttavia lontano dal vero perché a quell'ora la forza d'urto stava dirigendo verso sud, a meno che non avesse una rotta transitoria, non indicata nella relazione dell'Amm. Vian.

Prima di proseguire, apriamo una breve parentesi per indicare quali forze si trovarono nella zona del combattimento dalle 16.31 in poi.

Come si è già detto, il Ct *Heythrop* era colato a picco il giorno 20 e i Ct *Geniere* e *Scirocco* non poterono raggiungere il Gruppo « Littorio »; inoltre il Ct *Grecale* del Gruppo « Littorio », per un'avaria al timone, aveva avuto l'autorizzazione di rientrare a Taranto alle ore 15 del 22, quando già la 3^a Divisione stava combattendo. Perciò il pomeriggio del 22 marzo 1942 le forze in presenza erano:

	Italiane	Britanniche
Nb	1	—
Inc	3	5
Ct	7	11
Ct da scorta . . .	—	6
Piroscafi	—	4

Alle 16.37 il Ct *Zulu* segnalò 4 unità di tipo non precisabile in direzione 42° (nordest) alla distanza di 9 miglia con rotta non identificata. Subito dopo lo *Zulu*, costituente il 3° gruppo insieme coll'*Hasty*, cominciò a far nebbia uniformandosi poi ai movimenti della nave ammiraglia, ma non si trovò in condizioni di sparare né di lanciare.

Alle 16.40 si verificarono due contemporanei avvistamenti: da parte inglese l'*Euryalus* vide 3 Inc per 35° a 15 miglia di distanza; la nostra 3^a Divisione vide il nemico di prora e dalla *Littorio* furono veduti 2 Ct (forse il 3° gruppo) di prua a sinistra uscenti dalla cortina di nebbia.

Immediatamente le F. N. italiane spiegarono sulla dritta accostando prima di 90°, e quindi per 290°, e poi per 270°.

« Al momento dell'avvistamento — scrisse l'Amm. Iachino — le condizioni di visibilità erano già molto cattive e andavano continuamente peggiorando, aggravate dalla presenza di vaste masse di nebbia distese dalle unità inglesi. In direzione del nemico, di cui si vedevano i fumi e si intravedevano di tanto in tanto, e parzialmente, gli scafi, l'orizzonte appariva estremamente confuso ».

In quest'atmosfera così poco propizia ad un combattimento navale, il tiro fu contemporaneamente aperto alle 16.43 da entrambe le forze in presenza.

Anche i gruppi inglesi avevano manovrato alle 16.40 per fronteggiare le F. N. italiane, dirigendo simultaneamente verso di esse senza attendere il segnale « ZLG », che l'Amm. Vian non fece perché non più necessario. Il 1° gruppo — per l'incompleta ricezione di un segnale dell'Ammiraglio — cessò di proseguire verso il convoglio (come aveva avuto ordine alle 16.31) e si mise a mascherarlo con una cortina nebbiogenica stesa tra esso e le F. N. italiane.

« Per mancanza di notizie sul nemico — aggiunge l'Amm. Vian — il 1° gruppo rimase per un'ora intera senza conoscerne l'esatta posizione, finché alle 17.45 non ne vide le vampe dei cannoni ».

La prima fase di fuoco si svolse da parte italiana, in due periodi, tra le 16.43 e le 17.16, contro incrociatori sbucanti dalla muraglia di nebbia. Nel primo periodo (16.43 - 16.52) i gruppi britannici impegnati furono il 2° e il 4° e fu centrato il *Cleopatra*, che ripiegò dietro la cortina. In questo periodo le distanze decrebbero da 17 mila a 14 mila metri.

L'Amm. Vian precisa nella sua relazione che il *Cleopatra* fu colpito alle 16.44 da un proietto della seconda salva da 152 nell'angolo destro poppiero dal ponte di comando (sul quale egli stesso si trovava) distruggendo la centrale per il tiro c.a., la colonnina di punteria del tiro illuminante, facendo cadere tutte le antenne r.t. meno una e un fascio di sagole, uccidendo un ufficiale e 14 uomini e ferendo un altro ufficiale e 4 uomini. Allora il *Cleopatra* accostò per ponente portandosi dentro la cortina di nebbia, mentre cessava il fuoco alle 16.48.

Le salve italiane continuarono centrate ancora per qualche minuto, dopo l'accostata del *Cleopatra* (come riferisce sempre l'Amm. Vian). Questo non fu più colpito, ma una scheggia di un proietto caduto vicino uccise un altro uomo. Il 2° gruppo, che, condotto dal *Dido*, aveva aperto il fuoco alle 16.44 contro gli incrociatori italiani senza poterne osservare l'effetto per i colpi di mare e per la nebbia, imitò la manovra della nave ammiraglia (*Cleopatra*, del 4° gruppo).

Anche la *Littorio* era entrata in azione, da una distanza superiore a quella corrispondente alla gettata dei medi calibri di cui erano armati gli incrociatori britannici.

Durante questo primo periodo, da bordo delle unità italiane si ebbe l'impressione che alcuni Ct avversari coprissero la ritirata

dei loro incrociatori attaccando col siluro: anzi una scia di siluro sarebbe stata veduta dall'*Aviere* nelle sue vicinanze; ma nella relazione inglese non vi è cenno alcuno in proposito, anzi è affermato che non si presentò l'occasione propizia al lancio di siluri.

Alle 17.03 — dopo una pausa di 11 minuti — le navi italiane ripresero il tiro, dando così inizio al secondo periodo dell'azione che durò fino alle 17.16. Il tiro era diretto contro vaghe forme di unità avversarie, di cui si intravedevano le vampe dei cannoni in mezzo alla nebbia. La distanza fu apprezzata intorno ai 10 mila metri. Un siluro passò di prora alla *Littorio*, presso l'*Ascari*, e la squadriglia « *Aviere* » fu inviata al contrattacco sparando e lanciando a sua volta. Presto inquadrata dal fuoco nemico, ricevette ordine di disimpegnarsi accostando per nord, mentre gli incrociatori inglesi furono visti ripiegare di nuovo dietro la cortina nebbiogenica. Le navi italiane cessarono il tiro alle 17.11, perché il nemico era completamente occultato dalla cortina di nebbia.

A questa versione italiana fa in parte contrasto la versione inglese, che dice: « Tra le 17.01 e le 17.12 il 4° gruppo impegnò navi nemiche vagamente intravviste alla distanza di circa 14 mila yards (12600 metri). Le vampe dei cannoni nemici si vedevano tra i rilevamenti 0° e 10° e i proiettili cadevano intorno al 4° gruppo. Non poterono essere osservati i risultati del tiro [inglese]. Tra le 17.03 e le 17.10 anche il 2° gruppo impegnò l'incrociatore situato più a ponente, dei tre che combattevano contro il 4° gruppo: questa unità fu identificata per un tipo « *Gorizia* ». Il *Dido* sparò nove salve e furono osservati colpi a segno alla 6ª e alla 7ª salva. Anche lo *Zulu* osservò questi colpi a segno. La corazzata aperse il fuoco contro il 2° gruppo alle 17.05, costringendolo a ritirarsi dietro la nebbia alle 17.07 ».

Il tiro inglese non colpì alcuna nave italiana, ma varie salve caddero vicinissime alla nostra 3ª Divisione.

Nessun cenno, come si vede, a lanci di siluri è fatto dagli Inglesi: ma la nostra F. N. alle 17.07 — sotto l'impressione di scie di siluri avvistate — accostò per 290°, ritornando poco dopo per 270°.

C'è soltanto — nella relazione dell'Amm. Vian — un riferimento ad un tentativo infruttuoso di raggiungere una posizione favorevole per il lancio di siluri da parte del 5° gruppo: « Il comandante della 22ª fl. Ct, coi Ct costituenti il 5° gruppo, vide alle

16.40 qualche cosa che stimò essere due Ct, ma che ora si ritiene fosse un incrociatore, ed impegnò combattimento. Il nemico apparve colpito, accostò verso nord e non fu più riveduto. Alle 16.49 lo stesso comandante avvistò due incrociatori e la corazzata, e continuò a dirigere col 5° gruppo per ponente nella speranza di raggiungere una posizione favorevole per il lancio ».

Potrebbe essere che questo gruppo di 4 Ct britannici, spintisi per qualche tempo verso ponente distaccandosi alquanto dagli incrociatori impegnati colle nostre navi, avesse dato a queste l'impressione di un attacco silurante.

Dieci minuti dopo, alle 16.59, lo stesso 5° gruppo vide 3 incrociatori e li impegnò dirigendo per nordovest fino alle 17.05, ora in cui avvistando la corazzata si ritirò per non essere soverchiato.

Prima di passare alla descrizione del terzo tempo, è opportuno soffermarsi su alcuni particolari relativi al secondo tempo che non abbiamo citati per non interrompere il filo del racconto.

Alle 17.04 l'aereo della *Littorio*, che continuava ad osservare i reparti britannici, aveva segnalato: « I piroscafi sono a sudovest degli incrociatori, rotta ovest, velocità 15 ».

Il convoglio in quel momento stava seguendo a 13 nodi la rotta 180°, perché dopo aver proceduto per ovest dalle 15.00 (grafico n. 11) fino alle 16.55, a quest'ora aveva accostato — per ordine ricevuto — in direzione sud; alle 17.04 era a sud-sudest e non a sudovest degli incrociatori. Ciò si spiega pensando che il segnale si riferisse alla situazione immediatamente precedente, che stava mutando mentre l'osservatore compilava e trasmetteva il suo messaggio.

Da parte britannica, è interessante notare come non si sia mai riusciti a identificare la reale consistenza delle nostre F. N. Infatti l'Amm. Vian riferisce che alle 16.48 segnalò alle sue navi « una Nb e quattro Inc su rilevamento 35° a 15 miglia di distanza con rotta 215° » e poi alle 17.08 aggiunse che la Nb era accompagnata anche da vari Ct. In una nota inserita nella sua relazione egli osserva che non fu confermata durante l'azione tutta la presenza di Ct italiani, né che « è affatto considerato ora (cioè quando stese la relazione) probabile che i Ct ci fossero ».

Si legge ancora nella relazione:

« Il 4° gruppo, avvistato di prua un incrociatore armato coi 203, impegnò combattimento alle 16.43 aprendo il fuoco al momento stesso in cui due incrociatori nemici (uno coi 203 ed uno coi 152) aprivano il fuoco contro lo stesso 4° gruppo.

« La formazione nemica comprendeva allora 4 incrociatori (probabilmente 2 coi 203 e 2 coi 152) disposti su una linea di rilevamento di circa 110° lunga un miglio, rotta circa 230°. La corazzata e due incrociatori erano più a levante, anch'essi con rotta 220°-230° ».

Si può perciò dedurre che gli Inglesi hanno veduto soltanto 7 delle 11 unità costituenti la F. N. italiana, scambiando per incrociatori 3 dei Ct che riuscirono a vedere sui 7 presenti.

d) *Il terzo tempo.* (17.20 - 18.10)

Questo tempo fu caratterizzato da continui pesanti attacchi aerei, come li definì l'Amm. Vian, protratti fino alle 19.25, dei quali si ebbe la netta sensazione a bordo delle unità italiane, sia per il passaggio a portata di vista di gruppi di siluranti e di bombardieri, sia per l'intenso fuoco c.a. visibile al di sopra della densa nebbia che celava le navi attaccate dagli aerei: nebbia sviluppata senza interruzione fino alle 19.13 (era stata iniziata alle 14.42) e portata da un vento di 25 nodi verso le nostre unità.

Alle 17.18 la F. N. italiana accostò per 240° e alle 17.25 per 250° riducendo a 20 nodi, per continuare la manovra avvolgente dell'avversario dal lato di ponente; ma, profittando del fatto che le navi inglesi erano seriamente impegnate contro i velivoli, alle 17.31 piegò verso sud (rotta 200°) per serrare più da vicino l'avversario. Intanto gli Inglesi avevano ripreso a sparare con grande intensità e con notevole precisione, pur senza colpire alcuna delle nostre navi.

Alle 17.20 era stato colpito l'*Havock*, che, immobilizzato, riuscì ben presto a rimettere in moto a 16 nodi: tenendo conto della sua minorazione, l'Ammiraglio ordinò che si riunisse colla scorta del convoglio proseguendo per Malta. Poco dopo, il 5° gruppo (cui l'*Havock* apparteneva) aveva fatto un nuovo tentativo per raggiungere una posizione favorevole al lancio dei siluri, ma presto aveva dovuto desistere, riprendendo la navigazione verso sud.

Alle 17.24 era giunto all'Amm. Iachino l'ultimo segnale del velivolo della *Littorio*, il quale informava che il convoglio stava dirigendo verso sud e che — per scarsità di carburante residuo — dirigeva per l'ammarraggio a Misurata (1).

L'azione proseguì come una successione di episodi, caratterizzati da riprese e da sospensioni del tiro, influenzati da involontari errori di apprezzamento da parte di entrambi i combattenti, determinati da alternative manovre di avvicinamento e di allontanamento: tanta era la difficoltà di osservazione tra i colpi di mare e l'annebbiamento dell'area della battaglia.

Alle 17.27 si ebbe una breve azione di fuoco, al limite della gettata dei pezzi da parte del 4° gruppo inglese, mentre la *Littorio* sparava contro un Ct apparso per breve tempo fuori della nebbia.

Alle 17.30 l'Amm. Vian « cercando due navi, che riteneva potessero tentare di aggirarlo alle spalle, si trovò ad allontanarsi troppo verso levante coi due Il del 4° gruppo; la situazione fu ristabilita dalla 22ª fl. Ct (*Sikh, Havock, Lively, Hero* - 5° gruppo), che da sola tenne a bada il nemico per quasi mezz'ora con una azione veramente degna di nota. Successivamente venne in luce che le due navi nemiche, la cui ricerca mi aveva fuorviato erano state in precedenza duramente colpite e si erano ritirate dal combattimento ».

Poiché nessuna unità italiana era stata colpita e tanto meno vi erano state navi distaccate dall'Amm. Iachino verso levante per aggirare da sottovento la formazione britannica, non è facilmente spiegabile il ragionamento dell'Amm. Vian: o egli, nella confusione delle impressioni — giustificata dall'atmosfera fosca — credette di vedere ciò che non era, oppure assunse col *Cleopatra*, menomato dal colpo ricevuto alle 16.44, una rotta transitoria verso levante per riassetare la nave, motivando questa manovra con l'impressione di un pericolo di aggiramento.

(1) Rimasti a corto di benzina, il pilota Cap. Scarpetta e l'osservatore T.V. Micali decisero di tentare l'ammarraggio a nord di Misurata nell'oscurità ormai sopraggiunta, con vento forte da sud e mare grosso. L'ammarraggio riuscì perfettamente alle 19.40. Spinti verso il largo in un'atmosfera carica di sabbia (ghibli), i due ufficiali rimasero aggrappati all'apparecchio per 22 ore, finché alle 17.53 del giorno successivo 23 marzo esso non si capovolse. Girato il vento a maestrale, sempre aggrappati al velivolo capovolto, derivarono verso terra e alle 15.00 del 24 — dopo 44 ore di estenuante fatica — riuscirono a raggiungere la terra superando a nuoto una barriera di scogli, dando così prova di un'eccezionale resistenza fisica e morale.

Alle 17.35 gli Inglesi percepirono che la manovra italiana tendeva ad aggirare il convoglio, passando a ponente della cortina di nebbia, e perciò — oltre a continuare a sparare intensamente — insistettero per far continuare il convoglio verso sud, mentre il capo convoglio (che era sul *Breconshire*) tendeva invece a guadagnare cammino verso Malta.

Infatti alle 17.20 il *Breconshire* aveva fatto accostare il convoglio per ponente, ma alle 17.30 per ordine dell'Amm. Vian aveva ripreso a dirigere per sud; alle 17.45 il capo convoglio accostava per sudovest; nuovo intervento dell'Amm. Vian, con conseguente ripresa della rotta sud alle 18.00.

Durante tutto questo intervallo di tempo, continuarono le scaramucce — se così è consentito chiamarle — tra le navi contrapposte. Alle 17.40, dopo avere serrato le distanze coll'accostata per rotta 200° delle 17.31, la F. N. italiana riaprì il tiro da 14 mila metri sugli incrociatori avversari che apparivano a tratti attraverso la nebbia, mentre il tiro di questi ultimi continuava intenso. Alle 17.44 da bordo della *Littorio* si ebbe l'impressione di vedere un colpo su un incrociatore inglese, ma dalla relazione dell'Amm. Vian non risulta che ciò sia avvenuto.

Fino alle 17.40 il 4°, il 2° e il 3° gruppo (in totale 4 Inc e 2 Ct) avevano continuato a governare alternativamente per ponente e per levante, occultando il convoglio colla nebbia artificiale, e lo *Zulu* (del 3° gruppo) aveva segnalato ad un certo momento — uscendo per un momento dalla cortina nebbiigena — la presenza di 1 Nb e di 1 Ct verso NW e di 2 Inc tipo « Trento » e 3 Ct spostati verso NE, ma l'Amm. Vian ritenne, come sempre, che Ct non ce ne fossero e che si trattasse di tutti incrociatori. Durante questo periodo di tempo numerosi attacchi aerei si erano verificati contro il convoglio e qualche velivolo isolato aveva anche attaccato la forza d'urto: ma nessuna nave era stata colpita, sebbene gli aviatori riferissero ai loro Comandi di avere affondati 2 piroscafi e colpiti altri 2.

Alle 17.48 il *Trento* ritenne di avere messo un colpo da 203 sulla poppa di un incrociatore. Secondo gli Inglesi, invece, il tiro fu intorno a quell'ora ben centrato sul *Sikh* che — pur senza essere colpito — ritenne prudente, per non rischiare di essere affondato con tutti i siluri a bordo, di lanciarne due senza poterne osservare l'esito (non ne furono nemmeno vedute le scie dalle no-

stre unità): ricordiamo, a questo proposito, che nella mezz'ora tra le 17.30 e le 18.00 fu il 5° gruppo a sostenere il combattimento, in attesa che il 4° gruppo col *Cleopatra* ritornasse in linea.

Sebbene la distanza fosse intanto scesa a 13 mila metri, alle 17.52 le navi italiane sospesero il tiro, reso impossibile dalla pessima visibilità, mentre intorno a loro continuavano a cadere numerose le salve dell'avversario, che poteva ovviamente continuare a far fuoco coll'uso del Radar. Subito dopo, alle 17.53, esse accostarono per 220°. Il mare andava aumentando di violenza ed, essendo circa al traverso a sinistra, provocava un rollio di ampiezza media di 10° - 12° per lato sul *Gorizia* e sul *Trento* e di 24° - 27° sul *Bande Nere* (1). Allora, alle 17.56 la F.N. accostò a un tempo per 250° (così da mantenere inalterato l'orientamento dello schieramento rispetto all'avversario, che era rilevato per 160° a circa 13 mila metri di distanza).

Alle 17.59 l'Amm. Vian segnalò a tutti i Ct: « preparatevi a lanciare sotto la copertura della cortina », e alle 18.00 altri aerosiluranti defilarono in prossimità della nostra formazione dirigendo verso le navi nemiche. Poco dopo, le nostre unità osservarono ancora una volta il fuoco c.a. inglese al di sopra della nebbia e continuarono a vedere salve cadere intorno a loro, senza tuttavia poter distinguere le navi che sparavano.

Infine, alle 18.10, il Gruppo « Littorio-Gorizia » assunse ad un tempo rotta 280°, allontanandosi così dall'avversario che sospese il fuoco.

Nei dieci minuti compresi tra le 18 e le 18.10, mentre il convoglio alle 18.00 riassumeva — come si è detto — rotta sud, la situazione inglese evolvette come segue.

« Al ritorno del *Cleopatra* in linea (18.00) la situazione apparve critica ». L'Amm. Vian fu informato dell'invio di un gruppo di velivoli da combattimento; ma essi non raggiunsero le navi perché il loro raggio d'azione non lo consentì.

Alle 18.02 il *Cleopatra*, emergendo dalla nebbia, aprì il fuoco contro la *Littorio* che vide per 310° a circa 12 mila metri. Alle 18.06 il *Cleopatra* lanciò anche tre siluri accostando a sinistra e perdendo nuovamente di vista la *Littorio* di là dalla nebbia.

(1) Questi II, molto stretti rispetto alla lunghezza ($L = 169$ m. $l = 15,5$ m.), alti di bordo e con cospicue sovrastrutture erano le navi meno atte a reggere il mare di fianco che noi possedessimo.

Un tentativo di lanciare siluri, fatto dal 2° e dal 3° gruppo nello stesso turno di tempo, non riuscì a cagione della estesa zona nebbiosa, della visibilità decrescente, del vento e del mare in aumento, della crescente distanza dalle unità italiane.

Tuttavia l'Amm. Vian credette di poter giudicare che dalle successive posizioni della nostra F.N., questa doveva avere percepito l'attacco, allontanandosi e alleggerendo così la pressione sul 5° gruppo (intorno al quale stavano cadendo proietti da 381) e minacciando meno da vicino il convoglio. Invece le successive accostate fatte eseguire dall'Amm. Iachino erano state indipendenti da questo tentativo di attacco, nemmeno percepito sulla *Littorio*.

e) *Il quarto tempo.* (18.11 - 19.00)

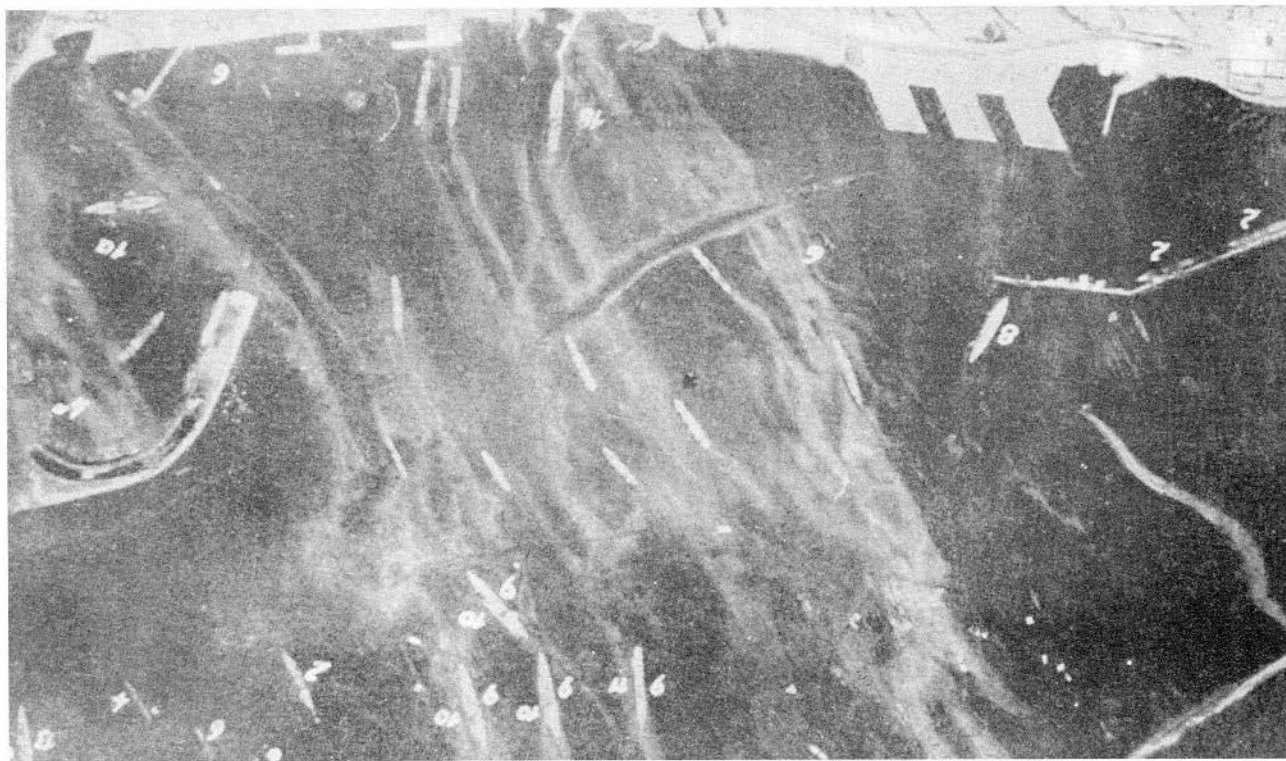
Fu questo l'ultimo tempo dello scontro, interrotto per la sopravvenuta oscurità.

Dopo il lancio del *Cleopatra* e il tentativo di lancio di alcuni Ct., tutti i gruppi inglesi continuarono per levante (direttrice di allontanamento dopo la manovra di attacco) per vedere chiaramente la situazione all'estremo orientale (e cioè sopravvento) della cortina di nebbia e per coprire da nordest, se necessario, il convoglio.

« Mentre era evidente — scrisse l'Amm. Vian — che la corazzata ed alcuni incrociatori stavano cercando di passare sottovento alla cortina [cioè aggirandola da ponente], era del pari evidente che la miglior manovra per il nemico sarebbe stata quella di passare da sopravvento [a levante] di essa e che tutta la forza navale avversaria non era colla nave da battaglia, per cui poteva darsi che alcuni incrociatori stessero manovrando in tal senso.

« Fra le 18.16 e le 18.18, quando si poté chiaramente osservare l'orizzonte verso nord e verso nordest, nessuna unità nemica fu veduta in tale direzione. Si può ora ritenere per certo che per quell'ora due o tre incrociatori nemici armati coi 152 dovevano essersi ritirati dalla battaglia ».

Tutte ipotesi, queste, plausibili ma lontane dal vero, perché tra le 18.10 e le 18.20 la F.N. italiana, coi due Gruppi a breve intervallo tra loro, continuò a marciare per rotta 280°, venendo per 220° alle 18.20 e per 180° alle 18.27, allo scopo di serrare nuovamente sull'avversario e costringerlo ad allontanarsi sempre più da Malta.



Il porto di Alessandria dopo l'attacco dei « maiali »



Battaglia della 2ª Sirte: colpi in arrivo

Nel frattempo i gruppi inglesi andavano riunendosi con direttrice di movimento per ovest e nordovest per concentrare l'offesa contro la F.N. italiana, mentre alle 18.25 il convoglio riprendeva la rotta per ponente ritornando poi per sud alle 18.40.

Alle 18.31, sulla rotta per sud, le navi italiane disposte ora in linea di fila colla *Littorio* in testa ripresero a sparare da una distanza iniziale media di 15 mila metri in una direzione poco a proravia del loro traverso a sinistra, mentre gli Inglesi facevano fuoco prendendo particolarmente di mira la *Littorio* e il *Gorizia*. L'Amm. Parona apprezzò, da bordo del *Gorizia*, di aver colpito con una salva perfettamente centrata un incrociatore, sulla prora del quale credette di vedere una fiammata e una colonna di fumo bianco; pochi istanti dopo l'incrociatore sparve nella nebbia, ma non risulta dalla relazione inglese che fosse stato colpito.

Intorno alla stessa ora, 18.31, ebbe inizio da parte inglese il tentativo di portare a fondo l'attacco silurante predisposto alle 17.59, facendo convergere tutti i gruppi verso un punto 15 miglia a sudest della *Littorio*, importantissimo (all important point) perché situato tra la testa della F.N. italiana e il convoglio, il quale si trovava circa 23 miglia dalla *Littorio* verso sudest.

Il 1° gruppo (*Jervis* colla 14^a fl. Ct), che stava andando all'attacco dalle 18.27 con rotta per nordovest, avvistò alle 18.34 — appena accostato per ovest a 28 nodi — la nostra formazione che identificò esattamente (1 Nb e 3 Inc su rotta 180°) a 6 miglia di distanza in direzione 292°. Avanzò fino a 5500 metri, sparando intensamente e stimando (erroneamente) di aver messo due colpi sulla *Littorio*; quindi lanciò numerosi siluri, dopo aver accostato sulla dritta alle 18.41, e si disimpegnò.

Le navi italiane reagirono con tutti i calibri e il Ct *Legion* (che era l'unità di coda e quindi più verso sud) accostò invece a sinistra e fu perduto di vista dalle altre unità britanniche, nascosto da una salva da 381. Poi emerse dalle colonne d'acqua con velocità inalterata e visibilmente indenne.

Intanto alle 18.41 era stato colpito in pieno il Ct *Kingston* (del 1° gruppo) con sviluppo di un incendio in uno dei locali delle caldaie e in macchina. Dovette arrestarsi per domare l'incendio, assistito dal *Kelvin* che gli rimase accanto.

L'attacco del 1° gruppo ebbe l'appoggio del tiro del *Cleopatra*, unica nave di tutte quelle che costituivano il 4°, il 2° e

il 3° gruppo in condizioni di vedere chiaramente la nostra formazione: essa sparò alternativamente sulla *Littorio* e sul *Gorizia*, a secondo della variabile visibilità e verso le 18.46 osservò due colpi a bordo della *Littorio* con un notevole incendio a poppa (1). Un minuto dopo il *Cleopatra* era giunto a soli 9000 metri dalla *Littorio*, continuando il tiro, alle 18.50 il *Sikh* (capofila del 5° gruppo) credette di vedere la corazzata colpita da un siluro e subito dopo le nostre navi furono vedute accostare per nordovest.

Il 5° gruppo, che condotto dal *Sikh* continuò dopo le 18.50 a correre verso nordovest per raggiungere una posizione favorevole al lancio, si preparò a lanciare alle 18.55 nei quartieri poppieri delle nostre unità che si stavano ormai allontanando; ma, a cagione della nebbia, soltanto il *Lively* riuscì a poter eseguire la punteria dei tubi di lancio e a dar fuori tutti i suoi otto siluri, sebbene alle 18.52 un colpo da 381 gli fosse caduto così vicino da provocare colle schegge del proietto l'allagamento di uno dei locali inferiori, destinato ad alloggio di una parte dell'equipaggio, ed a bloccare i tubi di lancio.

La nostra F.N., aperto il fuoco alle 18.31 come si è detto, aveva percepito subito dopo l'inizio della manovra di attacco dei Ct avverari che avanzavano sparando intensamente, ma aveva continuato sulla rotta 180° marciando a 22 nodi.

Il combattimento, visto da bordo delle nostre navi, assunse un ritmo serrato: alle 18.43 il *Trento* stimò di aver colpito con un proietto da 203 un Ct provocandogli un incendio (era il *Kingston*), mentre i Ct avversari furono veduti lanciare i siluri da non più di 7500 metri. Tutti i calibri italiani erano in azione, compresi i pezzi da 100 mm degli incrociatori. Alle 18.45 la F.N. accostò ad un tempo per 290° (riducendo poi a 20 nodi) evitando così i siluri, di cui uno passò poco di prora alla *Littorio* mentre altre 5 o 6 scie furono osservate in mezzo alle navi. Un altro Ct centrato da una salva della torre da 381 poppiera della *Littorio* (che avendo accostato per 290° non poteva più impiegare le due torri prodiera) fu creduto colpito in pieno scomparendo nella nebbia (era il *Lively*). La vampata dei tre pezzi da 381 della torre incendiò il secondo ve-

(1) Dalla relazione inglese non appare chiaro se si tratti degli stessi colpi già notati dal 1° gruppo, oppure di colpi dello stesso *Cleopatra*. Ma dal testo della nostra esposizione apparirà fra breve di che cosa si trattò.

livolo che era sulla catapulta. Fu questo incendio che, osservato dal *Cleopatra*, diede all'Amm. Vian l'impressione di aver colpito la corazzata italiana.

Alle 18.51 l'Amm. Iachino (che dieci minuti prima aveva ordinato alla sezione *Geniere-Scirocco*, che — come si ricorderà — era partita con ritardo da Taranto, d'invertire la rotta governando verso nord essendo ormai escluso che facesse in tempo ad intervenire nello scontro) ordinò a tutti di accostare per 330° aumentando a 26 nodi per allontanarsi rapidamente dalla zona infestata da siluri ed estremamente fosca per la nebbia avanzante, sospinta dal forte vento di scirocco. Proprio mentre stava accostando per 330° la *Littorio* fu colpita da un colpo da 120 mm di uno dei Ct attaccanti nel barcarizzo (scala) di dritta, che era rizzato alla battagliaiola (specie di parapetto, costituito da aste verticali tra le quali corrono orizzontalmente cavetti di acciaio); il colpo scoppiò sul ponte, vicino alla murata, provocando colle sue schegge lievi danni. Gli Inglesi però non rilevarono questo unico loro proietto andato a segno.

Fra le 18.56 e le 18.58 il tiro cessò da ambo le parti.

Gli Inglesi rimasero coll'impressione di avere quasi certamente colpita la *Littorio* con un siluro e con vari colpi degli incrociatori, il che era del tutto inesatto. Gli Italiani furono certi di avere danneggiato in quest'ultimo tempo due Ct, il che era esatto.

In questo quarto tempo dell'azione navale intervennero 12 velivoli siluranti tipo S. 79 partiti da Catania, oltre ad alcuni bombardieri tedeschi.

Oltre a questi 12 apparecchi avrebbero dovuto attaccare le navi britanniche altri velivoli. Ma quattro S. 79, partiti da Bengasi, rientrarono senza aver trovato il bersaglio per le pessime condizioni atmosferiche; 27 aerei, di cui 9 siluranti e 18 bombardieri, dislocati a Sciacca, non poterono decollare per sopravvenute condizioni meteorologiche proibitive nella zona di Sciacca; per lo stesso motivo dovettero rinunciare all'azione quattro S. 79 siluranti dislocati a Iraklion (Creta).

I 12 che poterono intervenire apprezzarono di avere ottenuti risultati — come al solito — eccezionalmente favorevoli: affondati 1 Inc e 2 P.fi; colpiti 2 Inc (o 1 Inc e 1 Ct) e 2 P.fi; probabilmente colpito 1 Ct.

Tre apparecchi non tornarono alla base.

Gli attacchi si svolsero superando serie difficoltà per la violenta reazione contraerea, per la scarsa visibilità dovuta alle cortine nebbiogene, per le condizioni cicloniche della zona.

La relazione inglese non segnala alcun colpo dei velivoli andato a segno. Durante tutta l'azione il convoglio avrebbe subito 28 attacchi.

27° La rottura del contatto

Cessato il tiro, le Forze britanniche continuarono a far nebbia fino alle 19.13, quando apparve assai improbabile che la F. N. italiana, perduta di vista alle 19.00 con rotta verso NW, tornasse all'attacco data l'oscurità imminente.

Alle 19.00 l'Amm. Vian emanò l'ordine convenuto « Esecuzione Operazione B », che autorizzava il convoglio a proseguire per Malta in formazione diradata allo scopo di non offrire un bersaglio compatto ad attacchi aerei che non sarebbero mancati il mattino dopo nelle vicinanze di Malta. Il *Breconshire* (capo convoglio) diede subito le disposizioni del caso. A protezione indiretta e diretta dei piroscafi furono destinati: Il *Penelope* e *Carlisle* - Ct *Havock*, *Legion*, *Southwold*, *Beaufort*, *Dulverton*, *Hurworth*, *Avon Vale*, *Eridge*.

Al *Kingston*, che alle 19.09 era riuscito a domare l'incendio e a poter navigare a 16 nodi con una sola caldaia, fu data libertà di manovra per andare anch'esso a Malta insieme col convoglio.

Alle 19.40 l'Amm. Vian, non essendo più in vista il convoglio e avendo certezza che le forze italiane non sarebbero più tornate verso il convoglio tanto più che la *Littorio* — secondo lui — era danneggiata da un siluro, decise di rientrare colla Forza B ad Alessandria. Il tempo era ormai pessimo, con burrasca forte da scirocco, col moto ondosso del mare in aumento, e la nafta residua dei Ct non avrebbe consentito di rimanere ancora una giornata nel Mediterraneo Centrale a ponente di Bengasi, per cui era necessario per la Forza B trovarsi di giorno il più possibile a levante nelle acque del « viale delle bombe » (così chiamavano gli Inglesi la zona di mare compresa fra Creta e la Cirenaica).

Perciò alle 19.40 la Forza B accostò per 50° e alle 20.40 per 80° con velocità di 22 nodi, riducendo a 18 nodi alle 21.30 per ridurre il tormento dato dal mare agli scafi.

Dal canto suo, la F. N. italiana, che dalle 18.51 stava marciando a 26 nodi per 330°, accostò per nord alle 19.06 e poco dopo l'Amm. Iachino ordinò a tutte le navi maggiori la formazione in linea di fila unica, coi Ct in scorta laterale ravvicinata. Alle 19.20 la velocità fu ridotta a 24 nodi e dalle 19.48, ad oscurità completa ormai sopraggiunta, le due squadriglie Ct furono messe in doppia colonna di poppa alle navi: l'11^a sq. Ct a sinistra e la 13^a sq. Ct a dritta.

28° Il rientro ad Alessandria della Forza B e il movimentato arrivo a Malta del convoglio

a) La Forza B.

Alle 03.25 del 23 la Forza B ridusse a 15 nodi e alle 06.30 gli incrociatori dovettero invertire la rotta per riunirsi coi Ct, che erano rimasti indietro a cagione del mare grosso. Avvenuta la riunione alle 07.00, la Forza B riprese a navigare verso Alessandria a 14 nodi.

Dalle ore 8 in poi ebbe sempre una pattuglia di aerei « Beau-fighter » nel suo cielo.

Durante la giornata del 23 la velocità fu gradatamente aumentata col migliorare del tempo. Alle 13.00 erano stati raggiunti 20 nodi ma alle 15.35 la Forza B dovette ridurre per un'ora ad una velocità moderata per permettere al Ct *Lively* di riparare le avarie dovute alla tempesta e quelle subite in combattimento, rimettendo a 20 nodi alle 16.35.

Nella mattinata fu avvistato qualche velivolo avversario, che non poté essere facilmente allontanato perché le comunicazioni coi cacciatori non funzionarono bene. Alle 16.10 si manifestò il primo attacco di otto Ju.88, sei dei quali concentrarono le loro offese contro il *Lively* che era isolato, di poppa agli incrociatori. Nessuna unità soffrì danni.

Alle 13.42 la Forza B fu sentita verso sud cogli idrofoni dal Sm *Onice*. Il Sm mise in moto regolandosi cogli idrofoni e alle 14.15 vide una formazione, che giudicò composta di 3 o 4 incrociatori con alcuni Ct di prua e di fianco. Il mare grosso gli impediva la visione chiara e completa. Alle 14.33 il Sm lanciò da circa 3000 metri due siluri, che non colpirono, sebbene esso sentisse tre minuti dopo una doppia esplosione, seguita da quattro violenti scoppi di

bombe antisom. Di questo episodio non vi è traccia nella relazione inglese; al momento dell'attacco la Forza B era circa 70 miglia a nord di Derna.

Alle 22.00 la velocità poté essere portata a 22 nodi, ma verso le 23 il *Lively* fu avviato a Tobruk per riparare le avarie, non essendo in grado di marciare a più di 17 nodi.

La Forza B fu nuovamente attaccata da velivoli siluranti dell'Egeo alle 19,10 del 23 e alle 07.55 del 24 marzo; essi colpirono in totale — secondo il loro apprezzamento — 3 incrociatori oppure 2 incrociatori e 1 Ct. Ma in realtà tutti i siluri andarono a vuoto.

La Forza B entrò, indenne, ad Alessandria alle 12.30 del 24 marzo.

b) *Il convoglio.*

Il convoglio, diradatosi subito dopo le ore 19 del 22 marzo, diresse per Malta colla protezione delle unità citate nel precedente paragrafo.

Durante il giorno 23, dall'alba fino alle ore 17,45 bombardieri Ju.88 e 7 bombardieri Me.109 si avvicendarono nell'esecuzione di ricognizioni offensive su Malta e sulla zona a sud dell'isola. Non fu possibile, per la persistente impraticabilità dell'aeroporto di Sciacca l'impiego di bombardieri italiani; né furono potuti impiegare gli aerei siluranti per l'altezza delle onde, che rendeva pericoloso il volo a quota minima e precarie le condizioni del lancio e della presa d'acqua dei siluri.

A cagione delle condizioni atmosferiche sempre avverse e alla dispersione delle navi avversarie non fu possibile allora agli Alti Comandi italiani farsi un'idea dell'entità delle forze e dei piroscafi in rotta per Malta, ché se fossero stati veri i risultati degli attacchi aerei apprezzati il giorno prima sarebbero stati distrutti 3 piroscafi, sarebbero stati danneggiati da tre siluri e da bombe gli altri 4 piroscafi del convoglio (fu sempre stimato che i piroscafi fossero 7), sarebbe stato affondato 1 Inc e danneggiati con bombe o siluri 6 Inc (di cui 2 con due siluri ciascuno) e altre 3 unità non precisate se Inc o Ct. Perciò a Malta non avrebbe dovuto arrivare che qualche unità sperduta.

Il 23 invece gli aerei ottennero concreti risultati, ed altri ancora il giorno 24 attaccando i bastimenti all'ormeggio a Malta.

Ecco quali furono le vicissitudini del convoglio secondo la relazione inglese.

Tutte le navi britanniche furono sottoposte a violenti attacchi aerei a cominciare da poco dopo l'alba del 23 marzo, pure essendo esse sotto la protezione degli « Spitfires » e degli « Hurricanes » di Malta. Vari apparecchi tedeschi vennero distrutti o danneggiati dai cacciatori (furono 4 i velivoli non rientrati alle basi), che costrinsero altri velivoli a sbarazzarsi del carico di bombe prima di rientrare non avendo potuto sganciarle nei tentativi di attacco.

I piroscafi *Talabot* e *Pampas*, che avevano marciato bene, passarono la diga del porto di Malta rispettivamente alle 09.15 e alle 09.30 del 23. Il *Breconshire*, quando gli restavano soltanto da percorrere le ultime 8 miglia della sua fortunosa traversata, fu colpito e immobilizzato. Il *Carlisle* e il *Penelope* fecero vani tentativi per prenderlo a rimorchio e alla fine esso dovette dar fondo al largo della meda di Zonkor.

Il piroscafo *Clan Campbell*, che durante tutta la traversata aveva sviluppato una velocità inferiore agli altri piroscafi tanto da dover rinunciare a zigzagare durante il loro zigzagamento, si trovò allo spuntar del giorno circa 50 miglia a sud di Malta, scortato dal Ct *Eridge*. Fu presto attaccato e alle 10.30 fu colpito da bombe: affondò rapidamente col locale dell'apparato motore invaso dall'acqua. Il Ct *Eridge* raccolse 112 naufraghi con una difficile operazione di salvataggio, compiuta in due ore e mezza col mare tempestoso. Il Ct *Legion*, che aveva avuto ordini di unirsi all'*Eridge* e al *Clan Campbell*, avariato da una bomba cadutagli vicino, fu portato ad arenare a Marsa Xlokk.

Nella notte fra il 24 e il 25 il rimorchiatore militare *Ancient*, con una brillante operazione di rimorchio eseguita in circostanze difficili sotto la direzione del C. V. A. D. Nicholl (comandante del *Penelope*) coll'assistenza del Capo Pilota Murphy, portò il *Breconshire* a Marsa Xlokk. Sfortunatamente durante le operazioni intese a proteggere il *Breconshire*, mentre era ancora alla fonda, era andato su una mina il Ct *Southwold*: il maltempo aveva frustrato i tentativi fatti per porlo in salvo e il Ct era colato a picco. Il piroscafo, attaccato nuovamente a Marsa-Xlokk, affondò a sua volta poco lontano dal *Southwold*.

Così dei quattro bastimenti componenti il convoglio, soltanto due avevano raggiunto il Grand Harbour di Malta.

Ma l'odissea dei piroscafi non era finita: sotto i continui attacchi aerei su Malta anche il *Talabot* e il *Pampas* finirono per essere affondati in porto (1).

In definitiva, soltanto 5000 delle 25000 tonnellate di carico, partite da Alessandria e trasportate con tanto rischio e a così grave prezzo, poterono essere scaricate e poste in salvo.

L'insistenza degli attacchi aerei impose di far sfollare da Malta le unità militari che già vi si trovavano e quelle giunte in più col convoglio. Perciò esse furono fatte partire nella seguente successione:

- 25 marzo: *Carlisle*, *Hurworth*, *Dulverton*, *Eridge* e *Beaufort* per Alessandria;
- 29 marzo: *Aurora* e *Avon Vale* per Gibilterra;
- 5 aprile: *Havock* per Gibilterra;
- 8 aprile: *Penelope* per Gibilterra.

La partenza di queste navi, effettuata sotto il continuo imperversare degli attacchi aerei, rappresentò un'impresa in cui fu impegnata tutta l'abilità dei Comandi di bordo e di terra. Tutte le unità raggiunsero i porti di destinazione, eccetto l'*Havock* che — per errore di navigazione — incagliò ad alta velocità presso Kelibia a sud di Capo Bon. Fu reso inutilizzabile dal suo equipaggio, che fu internato dalle Autorità francesi.

Il Ct *Kingston* non poté essere riparato in tempo dei danni riportati il 22 marzo e fu distrutto dalle bombe aeree in bacino a La Valletta.

Finì così l'attività della Forza K che da quasi sei mesi era dislocata a Malta, creando serie preoccupazioni e arrecando non lievi danni alla nostra Marina.

29° Il rientro a Taranto della F. N. italiana

La F. N. aveva appena assunta la formazione di marcia notturna sulla rotta nord, ordinata dall'Amm. Iachino alle 19.48, quando il *Bande Nere* comunicò che rollava in modo tale da correre

(1) Nelle operazioni dei giorni 23-24-25-26 marzo il II CAT eseguì in successive riprese circa 800 missioni-velivolo, perdendo 9 apparecchi.

pericolo d'ingavonamento e chiedeva libertà di manovra per seguire la rotta 60° (1).

Immediatamente, cioè alle 20.00, l'Ammiraglio ordinò di accostare per 25° e di ridurre la velocità a 20 nodi; alle 20.26 modificò la rotta in 10° e due minuti dopo autorizzò il *Bande Nere* a seguire la rotta da esso proposta, finché avesse creduto necessario in relazione allo stato del mare, e poi a rientrare a Messina. Il comandante del *Bande Nere* era il C.V. Lodovico Sitta.

Alle 20.34 giunse all'Amm. Iachino l'ordine di Supermarina di rientrare alle basi.

Gli effetti del mare si fecero sentire ben presto su vari Ct, particolarmente logorati dai pesanti servizi di scorta ai convogli colla Libia, cui erano spesso destinati per difetto di torpediniere e di unità da scorta:

- alle 20.30 il *Lanciere*, non potendo mantenere la velocità, era rimasto indietro con rotta 20°;
- alle 20.45 lo *Scirocco*, per avarie sopraggiunte, fu costretto a ridurre a 14 nodi proseguendo con la sola motrice di dritta in moto;
- alle 20.45 l'*Oriani* chiese all'*Ascari* di assumere una rotta non inferiore a 35°, a causa dell'asportazione di un portello del locale macchine;
- alle 20.54 anche il *Geniere* (che era il capo della sezione « Geniere-Scirocco ») ridusse a 14 nodi e alle 21.30 i due Ct diressero per nord;
- alle 21.10 anche l'*Aviere* era scaduto per impossibilità di mantenere la velocità; ma poi riuscì a riaumentare gradatamente;
- alle 22.45 il *Lanciere* si arrestò per riparare avarie all'apparato motore;
- alle 23.00 la sezione « Geniere-Scirocco » poté riprendere la velocità di 20 nodi;

(1) Quando si marcia a velocità elevata con mare grosso in poppa o, peggio, all'anca (o giardinetto, che dir si voglia) come nel caso della forza navale italiana, si rolla generalmente in modo molto accentuato e le navi con speciali caratteristiche di stabilità come i tipi « Bande Nere » possono raggiungere oscillazioni di ampiezza pericolosa. Quando si possa scegliere la velocità, come accade in tempo di pace, bisogna andare adagio.

- alle 23.15 il *Lanciere* mise alla cappa con una macchina (cioè a lento moto col mare in prora o quasi) e l'*Alpino* ebbe l'ordine di assisterlo, senza poterlo fare per la forte oscurità;
- alle 00.07 del 23 il *Geniere* fu costretto a continuare a navigare alla minima velocità (6-7 nodi) per non abbandonare lo *Scirocco* nuovamente in condizioni precarie;
- alle 03.55 fu la volta del *Fuciliere*, che dovette fermare una macchina proseguendo a 12 nodi con una sola elica in moto;
- alle 04.12 il *Geniere* chiese ed ottenne di dirigere per Augusta o per Siracusa, insieme collo *Scirocco*, anziché per Taranto;
- alle 05.25 l'*Alpino* cominciò a incontrare difficoltà per irregolare funzionamento del timone;
- alle 05.31 il *Lanciere* comunicò che avrebbe dovuto stare alla cappa tutta la giornata per riparare le avarie;
- alle 05.39 lo *Scirocco* si arrestò, rimanendo in deriva;
- alle 05.47 il *Lanciere* segnalò: « Condizioni nave molto peggiorate causa notevole quantità acqua imbarcata macchina poppa; sono alla cappa con una sola macchina; mia posizione probabile 40 miglia per 258° da punto A alle 04.40 »;
- alle 07.00 il *Geniere* segnalò: « Nave *Scirocco* ferma è scaduta distanza miglia 15 di poppa a me lat. 38° alt Non posso dirigere verso nave *Scirocco* data mia situazione et sicurezza nave alt Nave *Scirocco* non risponde chiamate radiosegnalatore alt Pregasi disporre diversamente assistenza »;
- alle 09.10 l'*Oriani*, con avaria in macchina per inconvenienti ai filtri dell'olio, diede la sua posizione informando che dirigeva per Messina; l'Ammiraglio ordinò che l'*Aviere* lo scorresse fino a destinazione;
- alle 09.58 il *Lanciere* lanciò in chiaro il segnale « S.O.S. » con la posizione a miglia 35 per 281° da punto A (circa 120 miglia a levante di Malta) e
- alle 10.07 sulla *Littorio* fu ricevuto dal *Lanciere* il messaggio in chiaro: « Stiamo affondando — Viva l'Italia — Viva il Re — Viva il Duce » (comandante del Ct il C.F. Costanzo Casana);

- alle 10.08 l'Amm. Iachino ordinò al *Geniere* di dirigere subito per il punto dove il *Lanciere* stava affondando, mentre l'Amm. Parona chiese di distaccare il *Trento* per soccorrere il *Lanciere*, ottenendo immediata autorizzazione;
- alle 12.15 il *Geniere* comunicò che non poteva proseguire verso il punto segnalato dal *Lanciere* a causa del mare e anche di sopravvenute avarie (non poteva camminare a più di 8 nodi, con grandi stenti) e che perciò accostava per Augusta, ottenendo poi alle 14.40 l'autorizzazione di andare invece a Messina;
- alle 16.10 l'*Ascari* (che era dalle 13.10 in posizione di scorta presso la *Littorio*) ridusse di velocità, comunicando di dover eseguire il bilanciamento della nave per sbandamento pericoloso e di non poter marciare a più di 15 nodi.
- ad ora imprecisabile del 23 (1) colò a picco per la forza del mare anche lo *Scirocco* (C.F. Francesco Dell'Anno), circa 150 miglia a levante di Malta.

E' cosa degna di rilievo ricordare inoltre che anche il *Trento* dovette ridurre a 12 nodi verso le 13.30, per le condizioni del mare in peggioramento, che aveva nei quartieri prodieri dopo aver accostato per andare in soccorso del *Lanciere*. Verso le 14.30 fu costretto a invertire temporaneamente la rotta per filtrazioni d'acqua causate dalle onde sempre più grosse, filtrazioni che si erano aggiunte ad alcune avarie prodotte dalle concussioni del prolungato tiro del giorno precedente. Alle 18.50 ricevette da Supermarina l'ordine di cessare la ricerca del *Lanciere* (ormai affondato) e di rientrare a Messina.

Queste le vicende dei Ct nella loro schematica successione, eloquente più di una particolareggiata esposizione.

L'Amm. Iachino così riassunse e commentò la travagliata navigazione di ritorno alle basi attraverso una zona di mare, dove il moto ondoso andava assumendo proporzioni crescenti a mano a

(1) Dello *Scirocco* furono recuperati due soli naufraghi: l'uno (sergente nocchiere Michele Perugini) disse che il Ct affondò alle 05.45 del 23 marzo e l'altro (marinaio Domenico Frisenda) verso la mezzanotte dello stesso giorno. Delle due versioni è più attendibile la prima, perché data dal Perugini il 26 marzo, appena fu salvato e quindi aveva viva memoria dei fatti.

mano che la F. N. si allontanava dall'Africa, donde proveniva il vento, e quindi era assai più violento che non lungo l'itinerario percorso — più vicino alla costa — dalla Forza B britannica.

« Caduta l'oscurità, non rimaneva che continuare a dirigere verso nord per allontanarsi dalla zona della battaglia e per far perdere le nostre tracce agli aerei nemici che eventualmente fossero venuti a ricercarci e ad attaccarci. Le condizioni del tempo erano pessime, ma non si poteva escludere l'arrivo di aerei da Malta, tanto più che già i nostri avevano brillantemente dimostrato che le difficoltà meteorologiche non erano insuperabili. D'altra parte Supermarina ci comunicava proprio al tramonto che una squadriglia di bombardieri inglesi si era levata da Malta ed aveva superato lo sbarramento dei cacciatori tedeschi diretta verso levante [la notizia era pervenuta dal II CAT, si riferiva alle 16.15 e parlava di 6 bombardieri bimotori; ma di ciò non si parla nella documentazione britannica a nostra conoscenza].

« Poco dopo veniva l'ordine di Supermarina di rientrare alle basi e si confermava quindi la necessità per noi di mantenere rotta a nord: d'altra parte questa rotta era anche la più conveniente per sostenere il mare che era diventato molto grosso da scirocco.

« In considerazione delle pessime condizioni meteorologiche decisi di mantenere per quanto possibile riunite tutte le unità, disponendo quelle maggiori in linea di fila e i Ct di poppa in doppia colonna. Quanto alla velocità, quella di 26 nodi, che avevo temporaneamente assunto durante l'attacco silurante al tramonto, fu subito [19.20] ridotta a 24 e poi [20.00] a 20 nodi. Successivamente, e sempre per migliorare le condizioni di navigazione dei Ct ho ridotto ulteriormente prima [21.17] a 18 e poi [23.57] a 16 nodi.

« Le unità, che per una ragione o per un'altra non hanno ritenuto di poter seguire la rotta ordinata, lo hanno segnalato e sono state subito autorizzate a cambiarla. Così il *Bande Nere*, che alle 20.28 ha chiesto e ottenuto di seguire rotta 60°; così il *Lanciere*, che alle 20.45 ha senz'altro diretto per rotta 20°; così infine l'*Oriani*, che alle 21.10 ha segnalato che assumeva rotta non inferiore a 35°.

« Dei sei Ct che erano usciti colla *Littorio*, tre non hanno preso parte alla battaglia e si trovavano al tramonto assai lontano da noi. Due di questi, lo *Scirocco* e il *Geniere*, hanno per conto loro assunto alle 21.30 rotta 0° e velocità 14 nodi, ed alle 04.00

hanno a loro richiesta diretto per Siracusa o Augusta anziché per Taranto. Il terzo di questi Ct, il *Grecale*, aveva fatto avaria al timone verso le 15 del 22 ed aveva avuto ordine di rientrare a Taranto: per eseguire quest'ordine esso ha seguito le rotte e mantenuto le velocità ritenute più convenienti.

« Del resto tutti i Ct hanno durante la notte regolato la propria rotta e la propria velocità a seconda della situazione del mare, variandole secondo le proprie necessità. Così il *Fuciliere* è rimasto fino al mattino del 23 molto di prora alla *Littorio* ed è poi scaduto di poppa, quando ha dovuto diminuire la velocità per le prime avarie riportate: lo si è fatto scortare dall'*Alpino* verso Messina.

« La mattina del 23, quando alle 07.00 la 3^a Divisione diresse per Messina in base ad una disposizione datale alle 04.50, non vi era alcun Ct in vista, e per formare un minimo di scorta antisom alla *Littorio* si son fatti avvicinare il *Bersagliere*, (alle 07.50) e l'*Ascari* (alle 13.10) che si trovavano molto di prora a noi.

« Le numerose avarie che tutti i Ct, ed anche il *Bande Nere*, hanno riportato durante questa fortunosa navigazione si devono pertanto ascrivere alla eccezionale violenza del mare in rapporto colla leggerezza di costruzione dei nostri scafi ed allo stato di usura dei nostri macchinari (1).

« La dolorosa perdita di due Ct è dovuta poi essenzialmente all'imbarco di grandi quantità d'acqua salata attraverso le portellerie non stagne e alla concomitante avaria dei mezzi di esaurimento ».

Dalle relazioni dell'Amm. Iachino e dell'Amm. Parona si rilevano queste ulteriori notizie.

Dalle 06.50 del 23 iniziò la scorta aerea con velivoli tedeschi della F. N.

Verso le ore 8 del 23 all'*Alpino* — per quanto avesse il timone non in perfette condizioni di funzionamento — fu ordinato dall'Amm. Parona di scortare il *Fuciliere* fino a Messina.

(1) Come è detto nel volume XXI di questa serie, nelle costruzioni navali italiane degli incrociatori minori e delle siluranti si era risparmiato sulla solidità degli scafi a profitto della velocità e dell'armamento.

Intanto era uscita da Messina la Tp *Pallade* per andare incontro alla 3^a Divisione, ma alle 11.15 Marina Messina comunicava che la Tp era rientrata in porto a cagione del grosso mare.

Invece il Ct *Pigafetta*, uscito da Taranto a richiesta dell'Amm. Iachino per l'analogo scopo di scorta alla *Littorio*, incontrò la Nb alle 16.14. Dovettero però rinunciare a prendere il mare i mezzi antisom nel Golfo di Taranto ed anche la scorta aerea antisom rientrò poco dopo aver decollato dall'idroporto di Taranto.

A mezzogiorno il Comando della II Squadra (che era a Taranto sulla *Duilio*) informò la *Littorio* che il *Grecale* non era ancora rientrato. Esso arrivò alle 09.45 del giorno dopo, 24 marzo, a Punta Stilo dove si ancorò con gravi avarie a ridosso della Punta, essendo nel frattempo un po' migliorato lo stato del mare.

Alle 17.41 del 23, a 4 miglia dall'inizio della rotta di sicurezza degli sbarramenti difensivi della base di Taranto, un siluro — evidentemente lanciato da un sommergibile — passò di poppa alla *Littorio*.

Successione degli arrivi in porto il 23:

A Messina:

alle 14.20 il *Gorizia*,

alle 15.45 il *Fuciliere* (con l'aiuto di un rimorchiatore, avendo il timone immobilizzato),

alle 15.45 l'*Alpino*,

alle 18.00 l'*Aviere*,

alle 18.30 l'*Oriani*,

alle 19.36 il *Geniere*.

A Taranto:

alle 18.42 la *Littorio*, con *Pigafetta*, *Bersagliere*, *Ascari*.

Successione degli arrivi in porto il 24:

A Messina:

alle 10.00 il *Trento*,

alle 13.00 il *Bande Nere*.

Quanto al *Grecale*, fu preso a rimorchio a Punta Stilo alle 06.20 del 25 marzo dal rimorchiatore *Atlante* e — scortato dalla Tp *Cantore* — fu rimorchiato fino a Crotone, dove giunse la sera

stessa poco dopo le ore 23. Il 2 aprile — dopo aver riparato alla meglio le avarie — partì per Taranto alle 00.20, arrivandovi il medesimo giorno.

30° Ricerca dei naufraghi del LANCIERE e dello SCIROCCO

Per quanto questo argomento esuli dal quadro degli avvenimenti strategico-tattici legati alla seconda battaglia della Sirte, merita di essere svolto nei suoi aspetti essenziali.

Si è già veduto che le prime navi inviate subito (cioè il mattino del 23 marzo) alla ricerca del *Lanciere* furono il *Trento* e il *Geniere*: ma il primo, dopo circa otto ore di faticosa navigazione ebbe ordine di andare a Messina, sua base, e il secondo dopo un paio d'ore fu costretto a desistere per sopravvenute avarie.

Intanto Supermarina aveva ordinato che la N. O. *Arno*, già tenuta pronta a muovere all'ordine fin dal pomeriggio del giorno 22 marzo, lasciasse Augusta — dove si trovava — alle ore 12 del 23 per andare in soccorso del *Lanciere*. La nave, date le grandi difficoltà di disormeggio incontrate per il vento violentissimo, non era riuscita a lasciare il porto, con l'aiuto di alcuni rimorchiatori, che alle 18.45.

Inoltre Supermarina aveva disposto per il giorno successivo 24 marzo le seguenti operazioni di ricerca e di soccorso, che le condizioni meteorologiche proibitive avrebbero reso ineseguibili il giorno 23:

- esplorazioni con idrovolanti Cant Z.506 da r.m. di un'ampia zona compresa tra il parallelo su cui si era svolta la battaglia e il parallelo di Siracusa e tra il meridiano del punto A (lat. 35° 30' long. 18° 00', che era il punto verso cui era stato diretto il Gruppo « Littorio » alla partenza da Taranto) e le coste della Sicilia;
- ricerca eseguita dalla sezione costituita dal Ct *Folgore* (C.C. Renato d'Elia) e dalla Tp *Pallade*, che erano a Messina.

Queste due unità batterono il mare durante il giorno 24 e rientrarono a Messina il 25.

L'*Arno* rientrò ad Augusta il 29, dopo cinque giorni di ricerche.

Le ricognizioni aeree furono ripetute dall'alba al tramonto nei giorni 25, 26 e 27.

a) *Risultati ottenuti dagli idrovolanti.*

Il giorno 24 nessun naufrago fu scorto dagli aviatori: tempo cattivo, visibilità mediocre.

Il giorno 25, alle 08.10, un idro avvistò in lat. $35^{\circ} 40'$ longitudine $16^{\circ} 58'$ (circa mg. 110 per 126° da Capo Passero) un battello con tre naufraghi. Non potendo ammarare per il forte moto ondoso, l'idro rimase sul posto in attesa della nave ospedale cui aveva segnalato l'avvistamento; perduto poi di vista il battello, non riuscì a ritrovarlo e rientrò, sostituito nelle ricerche da altri due Cant Z.506 e più tardi anche dall'*Arno*. Ma i tre naufraghi non furono più rintracciati.

Il giorno 26 fu l'unico fruttuoso, anche perché il mare si era calmato e la visibilità era migliorata.

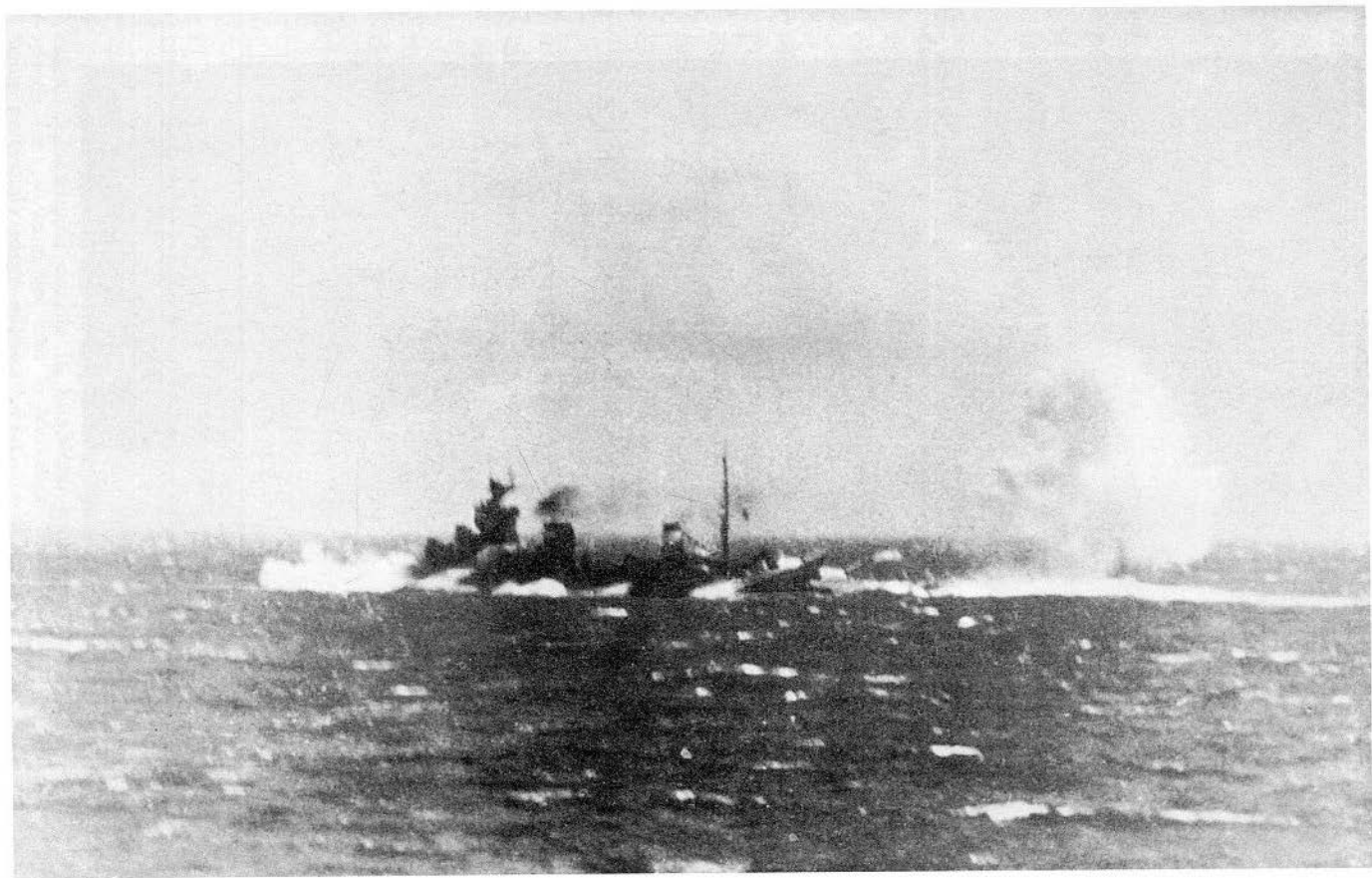
Alle 08.30 un idrovolante trasse a salvamento i due soli superstiti salvati del Ct *Scirocco* (sergente nocchiere Michele Perugini e marinaio Domenico Frisenda) in lat. $36^{\circ} 14'$ long. $15^{\circ} 26'$ (30 miglia per 150° da Capo Passero). Essi avevano percorso in tre giorni, trasportati dal vento e dal mare, circa 80 miglia dal punto stimato di affondamento del loro Ct.

Alle 12.40 un altro idrovolante ricuperò ben 7 naufraghi del *Lanciere* in lat. $35^{\circ} 12'$ long. $17^{\circ} 24'$ (circa 140 miglia per 130° da Capo Passero). Questo punto si trovava circa 25 miglia a sud del punto in cui il *Lanciere* aveva lanciato il suo « S.O.S. », perché nel frattempo si era messo in quella zona forte vento da nord.

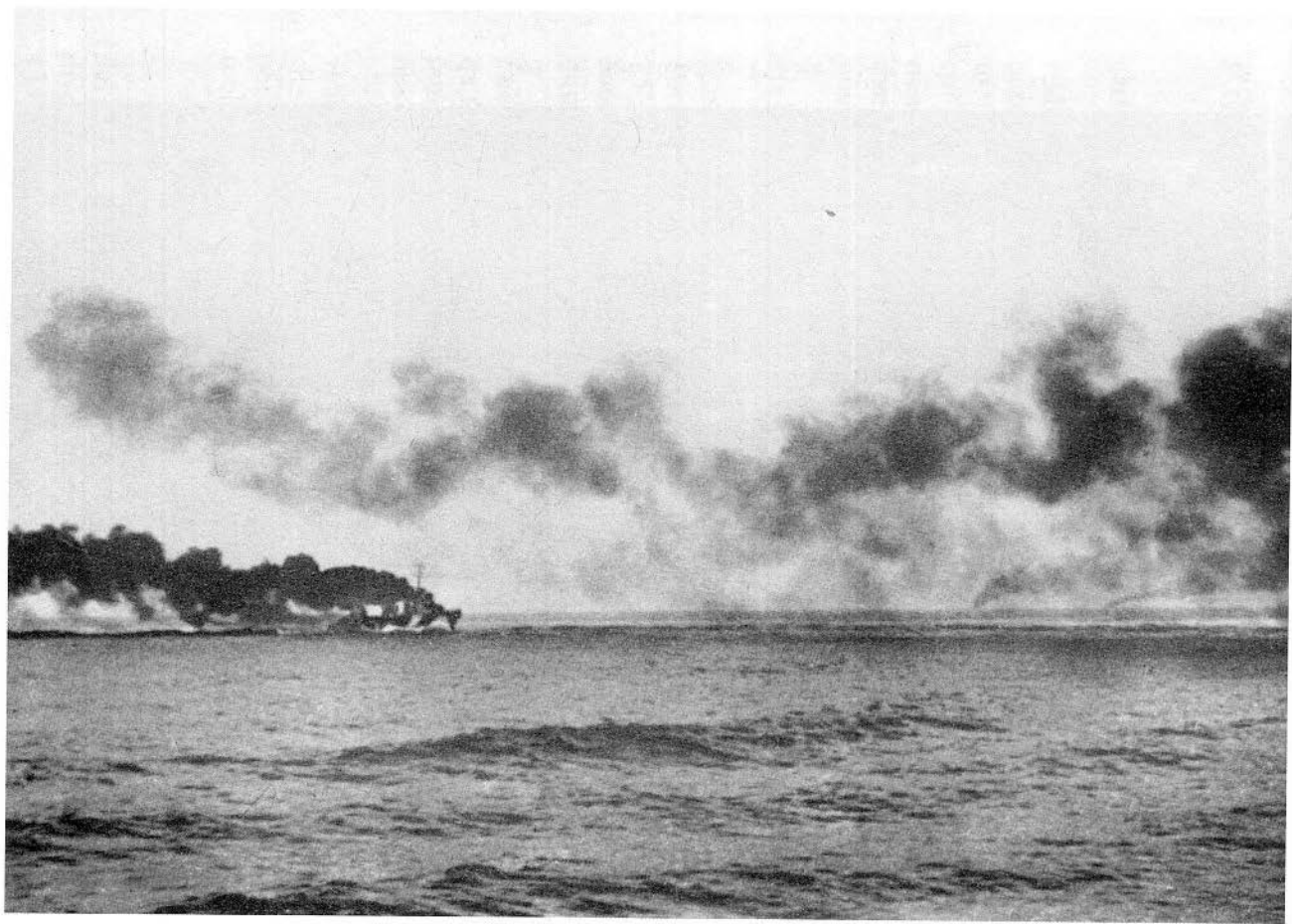
I 7 naufraghi dichiararono che ai due battelli su cui si trovavano erano inizialmente aggrappate una settantina di persone, ma che soltanto loro erano rimasti vivi. Il personale di volo riferì che per un'ampia distesa intorno al punto di ricupero si trovavano molti cadaveri galleggianti, relitti ed una vasta chiazza di nafta.

b) *Crociera della Sezione « Folgore-Pallade ».*

Il Ct *Folgore* e la Tp *Pallade* lasciarono Messina alle 06.35 del 24, coll'ordine — dato dal Comando M.M. della Sicilia — di dirigere per il punto lat. $36^{\circ} 24'$ long. $16^{\circ} 02'$ (46 miglia per 111° da Capo Passero, posizione corrispondente alla massima deriva valutata come possibile per lo *Scirocco*). Raggiunto alle ore 15 tale punto, procedettero alla ricerca lungo la direttrice 115°



Il *Bande Nere* alla battaglia della 2ª Sirte



Una fase dello scontro di Pantelleria

disponendosi in linea di fronte a qualche migliaio di metri d'intervallo fra loro; dopo 50 miglia iniziarono il percorso inverso spostandosi 5 miglia più a nord.

Continuarono fino verso le 19.30, senza mai scorgere nulla, e ricevettero l'ordine di Marina Messina di rientrare ad Augusta.

Ma nel frattempo si era levato quasi improvvisamente un fortissimo vento da nord, con mare rapidamente crescente in proporzione del vento (1), tanto che le due siluranti furono costrette alle 20.15 a mettere la prua al mare, riducendo progressivamente la velocità fino a 6 nodi.

Alle 20.30 si manifestarono su entrambe le unità le prime avarie e alle 22 il *Folgore* comunicò a Messina di aver preso la cappa e di non poter dirigere per Augusta. Poco dopo la mezzanotte esso perdettero di vista la *Pallade* e dovette pensare a sé, colle avarie che si moltiplicavano.

Fra le 03.10 e le 04.15 del 25 il Ct fu sei volte illuminato da gruppi di bengala e sorvolato da velivoli, senza poter distinguere se avessero oppur no lanciato siluri. Ogni volta accostò mettendo la poppa sui bengala per allontanarsi dalla zona illuminata e aumentando di velocità, per quel tanto che lo stato del mare gli permetteva. L'aumento della velocità gli produsse nuove avarie alle sovrastrutture e alle imbarcazioni.

Finalmente alle 06.50 del 25 avvistò la costa calabra e riuscì a riprendere contatto r.t. colla *Pallade*, senza tuttavia poter comunicare. Alle 10.10 il *Folgore* entrò a Messina, mentre la *Pallade* vi giunse alle 13.50 dello stesso giorno.

Il comandante del *Folgore* ritenne che l'attacco aereo notturno subito fosse provocato dall'intercettazione radiogoniometrica dei messaggi r.t. scambiati con Messina la sera del 24.

c) *Crociera della nave ospedale Arno.*

L'*Arno*, come si è detto, uscì da Augusta alle 18.45 del giorno 23 dirigendo verso le acque dove era scomparso il *Lanciere*.

Appena fuori della rada cominciò subito ad essere fortemente cimentata dal grosso mare e dal fortissimo vento da scirocco, che

(1) D'inverno, nel Mediterraneo centro-orientale non è raro il caso che al cadere dello scirocco succeda in brevissimo tempo una burrasca da nord. Viceversa quando cessa il vento del nord lo scirocco si leva — quando si leva — assai lentamente rinforzando adagio adagio.

per tutta la notte fece beccheggiare violentemente la nave con continua invasione d'acqua in coperta.

Alle 5.30 del 24 l'*Arno* raggiunse il punto ordinato ed esplorò per tutta la giornata le acque circostanti, finché alle 21.50 — alla luce dei proiettori, che aveva accesi al tramonto — scoprì una zattera con quattro persone. Esse furono recuperate, nonostante le condizioni del mare sempre pessime, con una lancia di salvataggio ammainata, condotta e ripresa a bordo con eccezionale perizia.

Alle 23.00 la nave rimise in moto e alle 23.25 scoprì un'altra zattera con altri quattro naufraghi. Ripetuta felicemente l'operazione, in condizioni di mare ancora peggiori, riprese le ricerche coi proiettori e alle 07.25 del 25 salvò un altro naufrago da una terza zattera. Le 9 persone tratte in salvo appartenevano tutte al *Lanciere* (1).

L'*Arno* continuò le ricerche fino al tramonto del giorno 28, spostandosi qua e là secondo gli ordini che le venivano da Supermarina, aiutata da vari velivoli in esplorazione e consigliata anche dai due ufficiali del *Lanciere* recuperati (T.V. Giuseppe Pollastri e guardiamarina Nicolò Gazzolo), ma non trovò più nulla se non zatteroni vuoti, che recuperò, e relitti galleggianti qua e là in mezzo a chiazze di nafta.

Dei naufraghi recuperati, il silurista Gino Mondin morì sulla nave ospedale, dopo pochi minuti che era a bordo, per paralisi cardiaca.

Le altre 6 persone recuperate dall'*Arno* furono: Capo r.t. 2^a cl. Giuseppe Sozio — Sottocapo sil. Dino Manari — Cannoniere Amerigo Scotto — Cann. Pietro Dell'Isola — Cann. Pasquale Marzulla — Fochista Stefano Laghezza.

Le 7 persone salvate dall'idrovolante alle 12.40 del 26 furono Tenente D.M. Gaetano Castello — Sottocapo Sil. Arturo Borillo — Marinaio Luigi Calvi — Marinaio Virgilio Dandolo — Cannoniere artefiere Quarto Poli — Cannoniere Francesco Spizzica — Cann. Ugo Febbraro.

In totale furono salvate 18 persone su 470 presenti a bordo dei due Ct.

(1) V. il volume dell'Ufficio Storico « Le missioni avventurose di una Squadra di navi bianche », compilata dal T. Generale medico Prof. Mario Peruzzi.

31° Le impressioni dei protagonisti

Scrisse l'Amm. Iachino, oltre a ciò che è stato già riportato nel corso dell'esposizione dei fatti:

« L'azione tattica del 22 marzo 1942 è stata la più lunga dell'attuale guerra, poiché è durata più del doppio della battaglia degli incrociatori a Capo Teulada. Essa inoltre è stata di gran lunga la più dura, sia per le eccezionali avverse condizioni meteorologiche, sia per l'intensità e la varietà delle offese che il nemico ha lanciato contro di noi allo scopo di alleggerire la nostra tenace pressione...

« A causa delle violente incappellate di acqua si sono rese praticamente inservibili quasi tutte le apparecchiature ottiche del tiro e di scoperta del lato di sopravvento [che era quello rivolto verso l'avversario] e, data anche la pessima visibilità della giornata, aggravata dalla distesa delle cortine di nebbia, il nostro tiro è risultato piuttosto impreciso e scarso di risultati decisivi nonostante la brevità delle distanze.

« Le salve nemiche molto raccolte cadevano con ritmo molto rapido intorno a noi. Le condizioni di visibilità erano evidentemente migliori per il nemico che per le nostre unità. In ogni modo i risultati del tiro inglese sono stati nettamente inferiori ai nostri, nonostante che il numero dei colpi sparati sia stato certamente molto maggiore.

« Neanche gli attacchi siluranti del nemico hanno avuto alcun risultato...

« In conclusione, per gli Inglesi la questione più importante non era tanto quella di mettere dei colpi a segno, quanto piuttosto quella di sottrarre il convoglio al nostro attacco fino al cadere della notte. Sopraggiunta l'oscurità col convoglio intatto il problema degli Inglesi era per la massima parte risolto, poiché essi avevano ben poco da temere durante le ore notturne data la nota inferiorità dei nostri mezzi di rivelazione e di scoperta notturni.

« Il nostro obiettivo essenziale era la distruzione del convoglio, e ciò non poteva ottenersi se non distruggendo ed allontanando preventivamente le unità della scorta. Per questo, nelle poche ore a disposizione prima del tramonto, bisognava che il nostro tiro risultasse decisivo. A questo si opponeva la presenza delle dense cortine di nebbia, che in aggiunta alle altre ragioni di cattiva visibilità, ostacolavano gravemente la nostra direzione del

tiro. Innegabilmente il problema della nebbia è stato dagli Inglesi molto ben risolto...

« Durante l'azione il comportamento dei comandanti, degli ufficiali e degli equipaggi è stato — come sempre — magnifico...

« La perdita di due Ct a causa del tempo pessimo è stata molto dolorosa, dato anche il grande numero di caduti, ma non ha scosso il morale degli equipaggi delle siluranti, che si sono resi ben ragione delle cause eccezionali che hanno provocato quella perdita. Anzi il nobilissimo grido di passione e di fede, che il *Lanciere* ha lanciato per radio prima dell'affondamento, ha suscitato in tutti, colla più profonda ammirazione per l'invitto spirito del marinaio italiano, l'entusiasmo più vivo e fattivo per il prosieguo della guerra fino alla sicura vittoria... ».

E' bello constatare come la fede nel successo, senza la quale non si combatte con tenacia, fosse radicata nel personale della Marina.

Nella relazione, firmata dall'Amm. Harwood, nuovo Comandante in Capo della M. F. al posto dell'Amm. Cunningham, che accompagnava quella dell'Amm. Vian, si legge (1):

« Il forte vento di scirocco è stato favorevole all'esecuzione del piano tattico che venne brillantemente eseguito ed il nemico venne respinto [si è già detto come dev'essere interpretato questo « respinto »]. Il tempo ha anche obbligato il nemico a privarsi dello schermo di Ct, in modo da poter tenere la velocità necessaria per intercettare il convoglio prima del buio. Come si prevedeva, il nemico si è mostrato restio a rischiare il passaggio attraverso la cortina, e si è ulteriormente prestato al giuoco del Comandante la 15^a Divisione cercando di aggirare la zona del fumo da sottovento... (2).

(1) La seconda battaglia della Sirte fu l'ultima combattuta sotto la direzione dell'Amm. Cunningham. A metà marzo egli aveva ricevuto una lettera dal 1° Lord del mare, Amm. Dudley Pound, che gli annunciava la prossima destinazione come suo rappresentante nel Comitato dei Capi di Stato Maggiore Riuniti, a Washington. Egli obbedì con rammarico e partì in aereo dal Cairo colla moglie il 3 aprile. L'Amm. Harwood assunse il comando della M. F. il 20 maggio imbarcandosi sulla *Queen Elizabeth* e nel frattempo ne fu Comandante interinale l'Amm. Phidham Wippell. Sembra logico pensare che la relazione sia stata firmata, ma non concepita (per quanto approvata) dall'Amm. Harwood: essa porta la data del 2 giugno 1942, mentre quella di Vian è del 31 marzo.

(2) L'Amm. Iachino si mostrò giustamente restio, così come si era mostrato l'Amm. Cunningham nella fase finale della battaglia di Punta Stilo. Quanto allo apprezzamento fatto dall'Amm. Vian sul tentativo compiuto da unità italiane di aggirare la zona annebbiata da sottovento, si è già veduto che — pur potendo quell'apprezzamento essere giustificabile — non aveva rispondenza nella realtà.

« Durante i 28 attacchi aerei contro il convoglio, eseguiti in concomitanza coll'azione di superficie, 4 velivoli sono stati abbattuti dal *Carlisle* e dai Ct tipo « Hunt », mentre nessuna nave del convoglio e della scorta ha subito danni. Gli attacchi concomitanti contro gli incrociatori e i Ct di Squadra sono stati meno intensi e l'*Euryalus* ha abbattuto un silurante...

« In relazione ai violenti e continui attacchi aerei eseguiti dopo l'arrivo del convoglio a Malta le disposizioni per lo scarico e l'ormeggio non risultarono soddisfacenti. Entrambe le navi che avevano raggiunto il Grand Harbour vennero colpite e affondate... E' evidente che, prima di fare un altro convoglio per Malta, deve essere assicurata la superiorità aerea sull'isola...

« Il comportamento del personale durante le molte fasi di questa avventurosa operazione, che ha costituito una così dura prova, è stato degno delle migliori tradizioni della Marina...

« Durante il combattimento del 22 marzo la decisione e l'affiatamento di tutte le navi hanno superato ogni aspettativa. Tutto ciò, insieme colla risoluta azione di comando e colla maestria manovriera del C. A. Philipp L. Vian, hanno fatto scaturire una incoraggiante e meritata vittoria da una situazione, nella quale — se le parti fossero state invertite — non si può pensare che il convoglio e gran parte della sua scorta sarebbero potuti sopravvivere ».

Orgogliosa affermazione questa, non certo lusinghiera per la Marina italiana, che va interpretata soltanto come retorica manifestazione di uno dei Capi di una Marina di antiche gloriose tradizioni, perché la storia di ciò che non è avvenuto non può essere scritta.

A questo proposito, così commenta l'Amm. Iachino nel suo citato libro « Le due Sirti »:

« La frase finale potrebbe sembrare ispirata a una iattanza di dubbio buon gusto, ma purtroppo corrisponde a un giusto apprezzamento delle diverse condizioni in cui si trovavano quel giorno le forze navali inglesi e quelle italiane.

« Se infatti le parti fossero state invertite, gli Inglesi, nell'attaccare il convoglio, avrebbero potuto per mezzo del Radar, di cui erano provvisti, percepire quello che stava avvenendo dietro la cortina di nebbia e tentare di attraversarla (1).

(1) Quest'osservazione è fondata sull'ipotesi che l'estensore della relazione pensasse a queste cose mentre scriveva: è probabile che così fosse, data la competenza e la serietà degli ufficiali della Marina britannica.

« Essi avrebbero potuto cogli stessi Radar continuare la ricerca del convoglio dopo caduta la notte, con grande probabilità di rintracciarlo e di attaccarlo efficacemente. Per contro noi, se fossimo stati nella posizione di scorta al convoglio, saremmo stati paralizzati dalla nostra stessa cortina di nebbia e non avremmo potuto parare le mosse del nemico, essendo praticamente ciechi di fronte a un avversario che ci vedeva perfettamente bene. Durante la notte poi, le unità italiane non sarebbero state in grado, sempre per la mancanza del Radar, di sventare con sicurezza la ricerca nemica e di respingere gli attacchi siluranti dei Ct inglesi.

« Questa era purtroppo la realtà, date le condizioni d'inferiorità in cui ci trovavamo nei confronti delle unità britanniche, a causa dell'inadeguata attrezzatura tecnica delle nostre navi ».

Riproduciamo infine alcuni commenti inseriti dall'Amm. Cunningham nel suo libro « *A Sailor's Odyssey* », a conclusione della sua descrizione della battaglia della seconda Sirte.

« Io considererò sempre la battaglia della Sirte del 22 marzo 1942 come una delle più brillanti azioni navali della guerra, se non addirittura la più brillante. Come l'ho riassunta io, può sembrare cosa facile; ma è contro ogni canone della guerra navale che una Divisione di piccoli incrociatori e un pugno di Ct riescano a tenere a bada una forza navale di grandi navi. Né si deve commettere l'errore di pensare che gli Italiani siano stati poco efficienti in quest'azione. I nostri Ct andando all'attacco furono accolti da un tiro intenso e accurato, e si deve soltanto alla Provvidenza se molti di essi non furono affondati o più gravemente danneggiati. Ma il pensiero di attraversare la cortina di nebbia per raggiungere il convoglio colle sue navi maggiori, sapendo che c'erano i Ct ad aspettarlo per attaccarlo appena fosse emerso dal loro lato, era troppo per l'animo dell'ammiraglio italiano. Del resto, per ogni ammiraglio, per quanto coraggioso, questo costituisce sempre un problema. In tali circostanze, il vantaggio è sempre tutto dalla parte dei Ct ».

Le due ultime frasi attenuano la crudezza dell'espressione precedente. Forse l'Amm. Cunningham si ricordò di avere scritto a proposito della sua decisione alla battaglia di Punta Stilo in analoga situazione « nebbiosa »: « Secondo il mio personale apprez-

zamento della situazione, sembrava imprudente e consono al giuoco del nemico l'andarsi a cacciare nelle cortine nebbiogene » (1).

Ricordiamo infine quanto già accennato nel paragrafo 26-d circa la tendenza del capo convoglio (C. V. Hutchinson, imbarcato sul *Brecons hire*) di guadagnare cammino verso Malta, mentre l'Amm. Vian gli ordinava più volte di accostare verso sud per evitare di venire a contatto colla F. N. italiana.

32° Sintesi dei risultati

a) Risultati ottenuti dalle navi.

Le navi italiane spararono 1511 colpi di cannone, così ripartiti per calibri:

381 mm	.	.	.	.	.	.	181
203 »	.	.	.	.	.	.	581
152 »	.	.	.	.	.	.	557
120 »	.	.	.	.	.	.	84
100 »	.	.	.	.	.	.	87
90 »	.	.	.	.	.	.	21

Si possono valutare nel 3 per mille circa i colpi a segno, danneggiando 1 Inc (*Cleopatra*), 3 Ct (*Havock*, *Kingston*, *Lively*) e l'*Euryalus*.

Di quest'ultimo non è cenno nel rapporto dell'Amm. Vian, ma l'Amm. Cunningham scrive nelle sue memorie che l'*Il Euryalus* fu danneggiato da schegge di un proietto.

A fronte di questi risultati reali le unità italiane apprezzarono di avere colpito 4 Inc e 2 Ct.

Non si hanno dati completi circa il consumo delle munizioni da parte delle navi britanniche, che hanno quasi tutte intensamente sparato. Dai cenni contenuti nelle relazioni risulta che alle 16.40 del 22 il *Cleopatra* aveva già sparato 1000 colpi e il *Penelope* 64 colpi, tutti di tiro navale; che alle 16.30 del 22 il *Carlisle* aveva consumato il 35% della dotazione di munizioni c.a. e la 5^a fl. Ct da scorta « Hunt » il 60%; che all'arrivo a Malta il *Penelope* non aveva più munizionamento c.a.

Un solo colpo da 120 arrivò a bordo della *Littorio*, provocando danni superficiali trascurabili; ma gli Inglesi stimarono di

(1) Vedere il capitolo V del volume IV « Le azioni navali nel Mediterraneo » 10-6-1940/31-3-1941 di questa serie.

avere colpito più volte la *Littorio* col cannone e una volta col siluro, e di avere messo colpi a segno su 3 Inc.

b) *Risultati ottenuti dagli aerei.*

Li abbiamo già esaminati in più riprese. Qui li ricapitoliamo più chiaramente.

Reali: nessuno durante l'azione tattica tra le navi nel pomeriggio del 22 marzo; dopo l'azione tattica affondati 4 piroscafi e distrutto 1 Ct in bacino, danneggiato un altro Ct.

Stimati in totale (durante e dopo l'azione tattica): affondati 1 Inc e 3 P.fi (dai siluranti italiani) e 4 P.fi (dai bombardieri tedeschi); colpiti 6 Inc, 5 Ct e 6 P.fi (dai siluranti) e 1 Inc, 1 Ct e 6 P.fi (dai bombardieri).

Evidentemente questi apprezzamenti ottimisticamente esagerati devono essere interpretati — per quanto concerne le unità colpite — nel senso che gli stessi bastimenti fossero stati colpiti più volte.

c) *Altri risultati.*

Gli Inglesi perdettero: 1 Ct per siluro di sommergibile; 1 Ct su una mina; 1 Ct per incaglio.

Noi perdemmo 2 Ct per causa del tempo burrascoso.

d) *Riassunto delle perdite.*

In definitiva gli Inglesi perdettero 4 P.fi (tutti quelli partiti da Alessandria) e 4 Ct.

Noi 2 Ct per forza di tempo e 4 velivoli.

33° Bollettini di guerra

BOLLETTINO ITALIANO N. 660 DEL 23 MARZO 1942

Nel Mediterraneo Orientale, nonostante le condizioni atmosferiche decisamente sfavorevoli, un nostro sommergibile ha avvistato fin dal tardo pomeriggio del giorno 21 e l'esplorazione aerea ha seguito per l'intera giornata del 22 un importante convoglio fortemente scortato diretto a Malta.

Squadriglie di aerosiluranti partivano a massa dalle diverse basi, in successive ondate, contro le forze navali nemiche.

I nostri aviatori, superando con magnifico slancio gli intensi sbarramenti di fuoco e le cortine fumogene delle unità di scorta, si portavano

all'attacco alle più brevi distanze di lancio e colpivano ripetutamente navi da guerra e da trasporto.

Una nostra formazione navale, nel pomeriggio di ieri 22, riusciva a raggiungere nel golfo della Sirte la formazione inglese che cercava di sottrarsi al combattimento coprendosi con nebbia, e le infliggeva nuovi danni che saranno precisati.

Importanti aliquote dell'aviazione tedesca hanno violentemente attaccato gli aeroporti di Ta Venezia e Luka, sconvolgendone gli apprestamenti e le attrezzature: due velivoli sono stati distrutti in duelli aerei e sette al suolo.

BOLLETTINO ITALIANO N. 661 DEL 24 MARZO 1942

Nei combattimenti aeronavali annunciati dal bollettino di ieri n. 660 risultano sicuramente affondati, dall'azione dei nostri velivoli siluranti, un incrociatore, una unità di tipo imprecisato, un piroscafo di 10.000 tonnellate; danneggiati tre altri incrociatori, un cacciatorpediniere e tre piroscafi.

Nello scontro seguito nel Golfo Sirtico le nostre forze navali colpivano sicuramente un incrociatore e due cacciatorpediniere. Altra unità nemica veniva silurata da un nostro sommergibile all'agguato.

Reparti dell'aviazione tedesca hanno pure raggiunto e bombardato a più riprese il convoglio colando a picco un piroscafo e danneggiandone altri due.

In duelli aerei nel cielo del Mediterraneo Centrale la caccia tedesca ha abbattuto due « Spitfire ».

Tre nostri aerosiluranti non hanno fatto ritorno alle basi.

Nel Mediterraneo Orientale nostri velivoli hanno attaccato, al crepuscolo di ieri 23, una formazione navale inglese verosimilmente sulla rotta di ritorno dal teatro della battaglia mettendo a segno due siluri su un incrociatore di medio tonnellaggio ed un siluro su un grosso cacciatorpediniere.

BOLLETTINO ITALIANO N. 662 DEL 25 MARZO 1942

Nel Mediterraneo Orientale una formazione navale è stata attaccata nel mattino di ieri 24 da nostri aerosiluranti, che hanno sicuramente colpito un incrociatore di medio tonnellaggio.

BOLLETTINO GERMANICO DEL 26 MARZO 1942

Nel Mediterraneo sono state inflitte gravi perdite all'avversario.

In cooperazione con forze aeree e navali italiane, l'arma aerea germanica è riuscita a disperdere un convoglio diretto verso Malta. Quivi i soli apparecchi germanici hanno affondato tre navi mercantili per circa 18.000 tonnellate ed hanno gravemente danneggiato tre altre navi mercantili, un incrociatore ed un cacciatorpediniere.

BOLLETTINO BRITANNICO DELLE ORE 24 DEL 24 MARZO 1942

Negli ultimi giorni hanno avuto luogo nel Mediterraneo operazioni navali in occasione del passaggio di un nostro convoglio diretto a Malta. Il pomeriggio di domenica 22 marzo una formazione navale britannica al comando del C. Ammiraglio P. L. Vian ha preso contatto con una formazione d'incrociatori italiani che aveva per presumibile obiettivo quello d'intercettare e distruggere il convoglio. Le unità di scorta hanno immediatamente impegnato il nemico, senza subire danni e perdite fra gli equipaggi.

Più tardi, nello stesso pomeriggio, il nemico ripeté il tentativo d'intercettare e distruggere il convoglio, e questa volta la sua formazione comprendeva anche una nave da battaglia almeno. Il resoconto pervenuto sull'azione è ancora incompleto, ma le nostre unità hanno effettuato uno dei più audaci e decisivi attacchi diurni col siluro contro la formazione nemica, ed una nave da battaglia è stata colpita con siluro almeno una volta. Da allora la formazione nemica si è ritirata e non ha ripetuto il tentativo di ostacolare la rotta del convoglio.

L'arrivo a destinazione delle navi inglesi è stato ritardato da una improvvisa tempesta che ha favorito il nemico nei suoi attacchi aerei, ripetuti in tutta la giornata di lunedì.

Mancano ancora i pieni particolari dell'azione, ma si può affermare che la maggior parte dei rifornimenti è giunta a Malta, e che le affermazioni dell'avversario di avere affondato numerose unità da guerra non sono esatte; solo un piroscafo è infatti affondato in seguito ad attacchi aerei.

BOLLETTINO BRITANNICO DELLE ORE 20 DEL 26 MARZO 1942

Domenica, giorno in cui ebbe luogo lo scontro navale, le condizioni atmosferiche erano cattive e la ricognizione aerea non poté essere effettuata. La forza navale britannica, al comando dell'Amm. Vian, avvistò una prima volta nel pomeriggio quattro incrociatori italiani in direzione nord; le unità nemiche furono attaccate prontamente dagli incrociatori e dai Ct inglesi, ed invertirono la rotta senza causare alcun danno al convoglio ed alle navi da guerra britanniche.

Più tardi, alle 16,30, fu avvistata nuovamente la formazione nemica, composta di una Nb classe « Littorio », due incrociatori pesanti e quattro leggeri, accompagnati da Ct. Nonostante l'enorme disparità di forze l'Amm. Vian ordinava agli incrociatori e ai Ct britannici di attaccare per tener lontane le unità nemiche dal convoglio. I Ct si lanciarono all'attacco passando in mezzo alla formazione navale e lanciando i siluri soltanto a tre miglia di distanza dalle unità nemiche. Efficacemente appoggiati dagli incrociatori, essi riuscirono non solo a causare gravi danni al nemico, ma anche a creare confusione fra esso e a costringerlo a ritirarsi senza avere stabilito il contatto col convoglio. La nave tipo « Littorio » fu colpita al

centro da un siluro; essa fu poi anche colpita dalle artiglierie di un incrociatore, e si svilupparono incendi. Un incrociatore pesante italiano è stato inoltre gravemente danneggiato ed un altro è rimasto colpito.

Facendo uso abilmente di cortine di nebbia le unità britanniche evitarono gravi danni. Sono rimasti danneggiati soltanto un incrociatore e tre Ct; le vittime fra gli equipaggi non sono gravi ed i parenti saranno avvertiti appena possibile.

Dopo di ciò la flotta italiana non rinnovò alcun tentativo di assalire il convoglio britannico e si ritirò verso le sue basi.

Per tutta la giornata di domenica il convoglio e le unità di scorta furono sottoposti anche a continui attacchi aerei che aumentarono di intensità durante il pomeriggio, finché ad un certo momento vennero impiegati almeno 150 bombardieri nemici. Nessun danno è stato arrecato per questa azione alle navi da guerra e a quelle del convoglio. I particolari delle perdite in aerei inflitte al nemico non sono ancora pervenuti.

Il convoglio fu nuovamente attaccato lunedì dagli aerei; una nave mercantile è stata colpita e più tardi è affondata; anche un Ct è stato colpito, ma ha potuto raggiungere un porto.

Il nemico ha rinnovato gli attacchi la mattina seguente, martedì, senza conseguire alcun risultato.

Se, nonostante lo spettacoloso spiegamento di mezzi impiegati dal nemico nel tentativo di frustrare l'arrivo del convoglio a destinazione, i danni subiti da parte britannica sono stati ridotti al minimo, ciò si deve alla stretta cooperazione tra le forze navali ed aeree, alle difese contraeree delle unità da guerra e mercantili, all'abilità ed alla fermezza d'animo degli equipaggi.

COMUNICATO SPECIALE RADIODIFFUSO IN VARIE LINGUE IL 27 MARZO 1942 DA ROMA

L'Ammiragliato inglese ha comunicato che allo scontro navale del pomeriggio del 22 parteciparono 5 incrociatori inglesi ed alcuni cacciatorpediniere. Siamo in grado di precisare esattamente il numero: erano 13 cacciatorpediniere.

L'Ammiragliato inglese afferma che nella prima parte il combattimento si è svolto con una formazione italiana composta di 2 incrociatori pesanti, 4 incrociatori leggeri ed una flottiglia di cacciatorpediniere. Erano invece 2 incrociatori pesanti, 1 incrociatore leggero, 4 cacciatorpediniere. Dunque 5 incrociatori e 13 cacciatorpediniere contro 3 incrociatori e 4 cacciatorpediniere.

L'Ammiragliato inglese deve sapere benissimo che, pure in queste condizioni di tempo sfavorevoli per lo sfruttamento delle proprie artiglierie, la formazione italiana si è immediatamente impegnata con quella inglese, la quale, dopo appena 5 minuti di fuoco, ha ritenuto opportuno di coprirsi con un immenso banco di nebbia favorito dalla direzione del vento.

L'Ammiragliato inglese afferma che è poi intervenuta almeno una corazzata di grande potenza. È perfettamente esatto; era la *Littorio* — quella stessa che gli Inglesi hanno tante volte data come perduta — e appena vista la quale gli Inglesi, che avevano tentato un ritorno offensivo sbucando dalla nebbia, vi sono immediatamente rientrati togliendosi di mezzo in grazia della maggiore velocità e lanciando all'attacco, nel cadente crepuscolo, i loro cacciatorpediniere, i quali si sono appena affacciati fuori della nebbia, hanno lanciato alla peggio un gran numero di siluri e si sono dileguati non senza avere ricevuto colpi su almeno tre delle unità attaccanti.

Il comunicato inglese dice che quattro delle loro navi sono state più o meno gravemente colpite: è esattamente quanto ha riferito l'Ammiragliato italiano.

Viceversa il comunicato inglese afferma che molte navi italiane sono state colpite e tra queste la *Littorio* con grave incendio a bordo. Si conferma nella maniera più categorica che nessun siluro e nessun proiettile, ad eccezione di un modesto innocuo colpo sperduto di piccolo calibro, ha colpito le nostre navi, benché nei brevi intervalli in cui le navi inglesi sono emerse dalla propria cortina protettiva abbiano sparato parecchie centinaia di colpi, da distanze non grandi.

Sta di fatto, dunque:

- che gli Inglesi, pure essendo nella prima fase in larga superiorità, hanno creduto opportuno di regolarsi con estrema prudenza;
- che nel tiro, eseguito in condizioni avverse di mare, nessuno, ripetiamo nessuno, dei loro colpi è riuscito a colpire il bersaglio, mentre da parte nostra sono state gravemente colpite, per ammissione stessa del nemico, 4 navi;
- che il convoglio è stato disperso e gravemente danneggiato;
- che infine solo l'ora tarda e l'improvvisa tempesta hanno salvato la formazione nemica da un insuccesso ancora più grave.

CAPITOLO VI

OPERAZIONE « MEZZO GIUGNO »

(12-16 giugno 1942)

34° La genesi

a) *La critica situazione britannica.*

La modesta aliquota di rifornimenti arrivata a Malta in seguito alla battaglia della Seconda Sirte (5000 tonn. sbarcate su 25000 partite) aveva, come si è accennato, messo l'isola in una situazione critica. Era stato previsto che essa avrebbe potuto tirare avanti al massimo fino a tutto maggio: poi un nuovo tentativo di rifornimento in grande stile si sarebbe imposto. Da questa inderogabile esigenza trasse origine la vasta operazione da noi indicata colla denominazione di « Mezzo Giugno 1942 », dal periodo di tempo in cui si svolse.

E' interessante esaminare, sulla base degli elementi forniti dal Roskill nel 2° volume dell'opera « The War at Sea », l'evolvere degli eventi nel Mediterraneo — con particolare riguardo alla situazione di Malta — durante l'intervallo trascorso tra la Seconda Sirte e la metà del giugno 1942. Dall'analisi di questo evolvere emergeranno chiare le circostanze che determinarono e condizionarono l'operazione.

Per effetto delle « selvagge incursioni aeree », che continuarono su Malta senza tregua dal 23 marzo in poi, nuovi danni e nuove perdite furono inflitti alla base e alle unità che vi si trovavano, oltre a quelle già citate nel paragrafo 28°.

Il 1° aprile furono affondati 2 sommergibili della X flottiglia; altri furono danneggiati. Il 5 aprile fu distrutto in bacino il Ct *Lance*, fu colpito il Ct *Kingston* (distrutto in un nuovo attacco l'8 aprile, come si è detto), fu talmente danneggiato il Ct *Gallant*

che dovette essere portato in secco. Questo Ct era in disarmo a Malta dal 10 gennaio 1941, quando vi era giunto a rimorchio colla prua asportata da una mina (1). L'arsenale subì enormi distruzioni e non meno di 126 velivoli furono distrutti o danneggiati sui campi di volo nel corso del mese. Altri 20 aerei andarono perduti in combattimenti aerei, cosicché alla fine di aprile le forze della R.A.F. basate a Malta erano virtualmente ridotte a zero.

Fu considerata l'opportunità, da parte dell'Ammiragliato, di trasferire ad Alessandria la X fl. Sm, ma le Autorità navali del Mediterraneo preferirono tener duro, anche se i sommergibili dovevano trascorrere immersi in porto le giornate, per evitare di essere colpiti. La flottiglia aveva in due anni perduto la metà degli effettivi e il suo comandante C. V. Simpson deplorava che non si fosséro scavati rifugi per Sm nelle rocce di Malta, come nel 1936 era stato invano proposto dal Comando dei sommergibili. Il Governo non aveva approvata la spesa, valutata in 300 mila sterline: il costo di un sommergibile.

Il C. V. Simpson considerava, inoltre, pericolosa la partenza per la grande quantità di mine posate da velivoli e da unità sottili italiane agli approcci di Malta, senza che le sparute forze aeree potessero impedirlo e senza che ci fossero dragamine efficienti per tenere aperte le rotte di sicurezza.

A questo proposito, fu stabilito di far accompagnare in avvenire i convogli per Malta da dragamine, che li precedessero nella fase finale della traversata attraverso le acque minabili intorno all'isola. Questo criterio fu adottato nell'operazione di « Mezzo Giugno ».

E così il traffico italiano per la Libia continuava quasi indisturbato, mentre nell'ultima decade di aprile l'esame della situazione faceva riconoscere agli Inglesi l'impossibilità di rifornire Malta con un convoglio da Gibilterra.

A questo riconoscimento d'impotenza aveva contribuito anche la situazione generale, che l'Inghilterra doveva fronteggiare in altri scacchieri operativi: tra marzo e aprile erano andati a fondo in Atlantico 169 piroscafi; erano arrivate in Norvegia importanti forze tedesche, comprendenti la Nb *Tirpitz*, il che costringeva a

(1) Vedere volume IV « Le azioni navali in Mediterraneo » 10-6-1940/31-3-1941 di questa serie, Capitolo XI, « Operazione "Excess" ».

concentrare forze per proteggere i convogli artici per il rifornimento della Russia; un reparto di Pa giapponesi aveva fatto un'incursione nell'Oceano Indiano, affondandovi 1 Pa, 2 Ip, 1 Ct, 1 Cv, 23 P.fi.

Malta doveva perciò stringere vieppiù la cintola, perché era fuori discussione l'idea di abbandonarla.

In attesa di poterla rifornire di materiali, di munizioni e di viveri, fu deciso di ridarle una sufficiente capacità di difesa contro gli attacchi aerei. Cinque furono gli invii di cacciatori « Spitfire »:

- 46 cacciatori raggiunsero l'isola il 20 aprile;
- 61 » » » il 9 maggio;
- 17 » » » a metà maggio;
- 55 » » » a fine maggio-inizio giugno in due riprese.

Diciamo ora brevemente delle cinque spedizioni, che rafforzarono la difesa di Malta con 179 apparecchi da caccia, e delle loro conseguenze.

Alle prime due diede un contributo decisivo la Pa statunitense *Wasp* (1) messa a disposizione del Governo inglese dal Presidente Roosevelt.

Essa nell'aprile 1942 si trovava in Inghilterra. Il 13 aprile imbarcò a Glasgow 47 Spitfire, partendo il giorno dopo per il Mediterraneo colla scorta dell'Ib *Renown*, degli Inc *Charybdis* e *Cairo*, di Ct americani e inglesi. Passò Gibilterra nelle primissime ore del giorno 19 per non essere veduta da terra e il 20 furono lanciati in volo i 47 Spitfire. Tutti meno uno giunsero a Malta, e una settimana dopo la *Wasp* era di ritorno a Scapa Flow (la famosa base navale della Scozia).

Subito furono sferrati pesanti attacchi aerei contro gli aeroporti di Malta e molti dei velivoli dovettero combattere lo stesso giorno del loro arrivo. In pochi giorni essi furono messi quasi tutti fuori causa, parte a terra e parte in aria, e risultò evidente che occorreva fare un'altra spedizione di velivoli, curando in modo particolare i provvedimenti per la loro salvaguardia.

E così la *Wasp* lasciò nuovamente l'Inghilterra ai primi di maggio coll'appoggio della stessa forza navale della precedente mis-

(1) Entrata in servizio nel 1940. Dislocamento standard 15000 tonn. Velocità 30 nodi. Capacità 50 aerei circa. La *Wasp* fu affondata a Guadalcanal da un sommergibile giapponese il 15 settembre 1942.

sione. Il giorno 8 maggio si unì ad essa l'*Eagle*, che portava 17 Spitfire; il giorno successivo 64 velivoli spiccarono il volo, raggiungendo tutti Malta eccetto 3. In seguito ai provvedimenti presi per riceverli, proteggerli, rifornirli e riarmarli, essi furono rapidamente pronti ad affrontare gli aerei avversari.

E' da mettere in evidenza che insieme colla Pa era partito anche il posamine veloce *Welshman*, con un carico urgente di munizioni e di rifornimenti. « Era probabile che perdessimo questa nave — scrisse a Mr. Churchill l'Amm. Pound, Primo Lord del Mare — ma, data l'urgenza, non c'era altra alternativa. In effetti l'unità, non solo raggiunse Malta indenne, ma sbarcò il carico e ripartì in sole sette ore. Nemmeno la *Wasp* e le navi che la scortavano soffersero perdite. Il 15 maggio la Pa americana era di ritorno a Scapa » (dove rientrò poi negli Stati Uniti per operare nel Pacifico).

Il giorno dopo del loro arrivo, cioè il 10 maggio, i nuovi velivoli si trovarono ad affrontare un attacco aereo in condizioni di superiorità numerica, per la prima volta dopo tanto tempo.

A metà maggio l'*Eagle* insieme coll'*Argus*, scortate dal *Charybdis* e da alcuni Ct, fecero la terza spedizione: dalla *Eagle* decollarono 17 Spitfire e dall'*Argus* 6 « Albacore » siluranti: ma questi dovettero ritornare sulla Pa per noie ai motori. Il 20 maggio le navi furono di ritorno a Gibilterra.

Le ultime due spedizioni furono eseguite dall'*Eagle*, colle consuete modalità, negli ultimi giorni di maggio e nei primi giorni di giugno, inviando a Malta complessivamente 55 Spitfire.

Questi rinforzi di cacciatori, ripetutamente inviati a Malta, insieme con miglioramenti nella difesa c.a. e nei metodi di annebbiamento della base e dell'arsenale, fecero superare all'isola il punto critico della sua resistenza all'offesa. Tanto più che alla fine di aprile i Tedeschi trasferirono su altri fronti una forte aliquota del CAT, lasciando all'Aeronautica italiana il compito di continuare da sola a battere Malta. La conseguente diminuzione di pressione dall'alto consentì alla R.A.F. di riacquistare il predominio nel cielo di Malta, ristabilendo la situazione ai danni dell'Italia.

Mentre intorno a Malta si svolgevano gli eventi ora descritti, nel resto del Mediterraneo le forze britanniche si trovavano sempre in difficoltà.

In aprile gli Inglesi perdettero 4 sommergibili. Tra questi il Roskill ricorda particolarmente l'*Upholder*, che aveva al suo attivo i successi maggiori. Egli scrive che il sommergibile fu probabilmente affondato da una Tp italiana, mentre stava attaccando un convoglio il 14 aprile al largo di Tripoli.

In realtà quel giorno era in rotta per Tripoli (giungendovi il mattino del 15) il grosso convoglio « Aprilia » composto delle 6 navi mercantili *Pisani*, *Giuliani*, *Ravello*, *Reichenfels*, *Amsterdam*, *Giulia* e scortato dai 5 Ct *Pigafetta*, *Zeno*, *Mitragliere*, *Freccia*, *Pallade*. Il 14 erano usciti da Tripoli per rinforzare la scorta le 3 Tp *Clio*, *Montanari* e *Prestinari* e vari apparecchi da caccia e antisom. Sebbene nessuna nostra unità abbia segnalato di aver presumibilmente affondato un sommergibile, è assai probabile che l'*Upholder* sia rimasto vittima di un così imponente numero di mezzi di scoperta e di caccia antisom.

L'8 e il 9 maggio si perdettero altri due Sm: *Olympus* e *Urge*. Il primo su una mina e il secondo probabilmente anche esso su una mina.

Ma il disastro maggiore che colpì la Marina britannica nel Mediterraneo fu la perdita di 3 Ct, avvenuta l'11 maggio. Ecco come ne parla il Comandante Roskill.

« Mentre la *Wasp*, con altre navi, stava rafforzando Malta da ponente, si ebbe sentore di un importante convoglio nemico diretto a Bengasi. Immediatamente i Ct *Jervis* (C. V. A. L. Poland), *Kipling*, *Lively* e *Jackal* uscirono da Alessandria per intercettarlo. Avvistati l'11 maggio da velivoli nemici, invertirono la rotta com'era previsto nel piano di azione (1). Furono poco dopo fatti segno a precisi attacchi aerei. Sappiamo ora che gli attaccanti erano velivoli tedeschi, basati a Hiraklion (Creta), particolarmente addestrati per la lotta sul mare. Trentuno presero parte all'attacco.

« Il primo ad essere affondato fu il *Lively*; alle 20.00 furono colpiti il *Kipling* e il *Jackal*. Il *Kipling* andò a fondo e il *Jackal*, in-

(1) Si trattava del convoglio composto dai P.f. *Gualdi*, *Trapani*, *Capo Arma*, scortato da 3 siluranti, giunto a Bengasi alle 16,30 dell'8 maggio. L'uscita in mare dei Ct britannici fu molto tardiva, perché, quando l'11 maggio i Ct rinunciarono a proseguire la missione, esso era già arrivato a destinazione da tre giorni. Il convoglio fu scoperto dai ricognitori e due volte attaccato, senza esito, dagli aerei siluranti.

cendiato, fu preso a rimorchio dal *Jervis*, ma il mattino del 12 dovette essere affondato. Soltanto il *Jervis*, con 630 naufraghi degli altri tre Ct, rientrò ad Alessandria. Fu una tragica esperienza, che ricordava la tragedia della battaglia di Creta, ed una riprova dell'impossibilità di far navigare unità navali in zone dove il nemico avesse il dominio dell'aria.

« L'Amm. Pound risentì profondamente questo disastro, che — a differenza dei primi tempi della guerra — avrebbe dovuto essere evitabile. Quando successivamente egli ricevette pressioni dal Primo Ministro per inviare navi ad arrestare il flusso dei convogli nemici ai porti del Deserto Occidentale, egli si esprime con inusitata energia: « Mi sia consentito suggerire — egli scrisse — che il contrasto a tali convogli dovrebbe essere affidato all'Aviazione. Le forze aeree nemiche rendono queste acque proibitive; il caso dell'affondamento dei tre Ct insegna. Abbiamo nel Medio Oriente considerevoli forze aeree, capaci di operare sul mare, e non vedo perché non dovrebbero rendere estremamente rischiose alle navi nemiche queste acque ». Era certamente vero — prosegue Roskill — che i nostri reparti aerei offensivi erano stati potenziati; ma avevano molti compiti da assolvere ed esigenze da soddisfare, e la R.A.F. risentiva il danno operativo derivante dalla perdita degli aeroporti in seguito alla ritirata dalla Cirenaica... A titolo di modesto compenso tre Ct affondarono il 28 maggio l'U. 568 dopo 15 ore di caccia al largo della costa africana ».

Due tentativi di attacco ai nostri convogli erano stati fatti in aprile con velivoli « Beaufort » basati in Egitto, ma la perdita di oltre la metà degli apparecchi consigliò di rinunciare all'impiego di tali forze aeree in zone così lontane dalle basi di partenza.

Questo fatto confermò i Comandi britannici nel concetto che la chiave di volta della loro strategia offensiva nel Mediterraneo era sempre Malta. Perciò se in maggio il problema della sua difesa sembrava ormai sufficientemente risolto, coi rinforzi di cacciatori e col potenziamento delle difese attive e passive, era invece sempre critica la situazione dell'isola dal punto di vista della sua autonomia militare e alimentare.

Fu perciò decisa per la metà di giugno una nuova grande operazione di rifornimento. La questione era stata posta in modo concreto davanti al Comitato della Difesa Imperiale il 22 aprile. « Il

Primo Ministro — scrive il Roskill — era fermamente deciso a inviare in maggio alla Russia il convoglio P.Q.16 e a non abbandonare l'attacco a Madagascar, di imminente attuazione; ma per soccorrere Malta era pronto a correre il rischio di alleggerire le forze della Eastern Fleet, che era al comando di Somerville, utilizzandone una parte delle navi per assicurare il rifornimento di Malta. Il Comitato di Difesa approvò ».

Ai primi di giugno la M. F. ricevette i rinforzi, tanto più che ormai nell'Oceano Indiano — coll'occupazione della base di Diego Suarez nel Madagascar, avvenuta il 7 maggio — l'Inghilterra aveva rafforzato la situazione strategica nell'Oceano Indiano di fronte alle iniziative nipponiche in quello scacchiere operativo. Il 6 e il 7 giugno arrivarono ad Alessandria il *Birmingham* e 4 Ct. Il giorno 9 vi giunsero *Newcastle*, *Hermione*, *Arethusa* e altri 6 Ct.

Vi erano ormai navi sufficienti per agire e fu senz'altro studiato il piano concreto per l'invio a Malta di due convogli contemporanei: uno di 11 piroscafi da levante (operazione « Vigorous ») ed uno di 6 piroscafi da ponente (operazione « Harpoon »).

b) *La favorevole situazione italiana.*

Ovviamente alla critica situazione britannica, essenzialmente dovuta al martellamento aereo di Malta, non poteva fare riscontro che una favorevole situazione per l'Italia.

Nel mese di aprile erano partite per la Libia 151.578 tonnellate di materiali coll'insignificante perdita di 1189 tonnellate, pari al 0.8%. Nel mese di maggio su 93.188 tonnellate partite, ne erano andate perdute 6749, pari al 7,2%. Nel mese di giugno si perdettero 9192 tonnellate su 41.519 partite, il 22% dunque.

Da queste percentuali di perdite, crescenti durante quel trimestre si potrebbe concludere che esse fossero la conseguenza dello alleggerimento della pressione aerea su Malta, dovuta al progressivo trasferimento di reparti aerei tedeschi verso altri fronti (in particolare quello russo) contemporaneo all'arrivo nell'isola dei rinforzi di Spitfire.

Ma se ci si riferisce invece al numero dei piroscafi affondati, si conclude che ad una costanza di affondamenti mensili fece ri-

scontro un aumento di perdite nei carichi, soltanto perché andarono a fondo bastimenti di maggior tonnellaggio. Infatti:

Mesi	Tonnellaggio impiegato	Tonnellaggio perduto	Pir.-viaggio	Pir. affondati	
				andata	ritorno
Aprile . . .	274242	5516	53	1	1
Maggio . .	393539	12392	69	2	1
Giugno . .	135847	13672	29	2	—

In definitiva i nostri traffici conservarono nel trimestre aprile-giugno un sufficiente grado di sicurezza, il che permise l'esecuzione della grande offensiva delle truppe dell'Asse in A.S.I., che, iniziata il 26 maggio, doveva portarle in cinque settimane fino alla linea di El Alamein, dopo avere espugnato di slancio la piazza di Tobruk (21 giugno 1942).

Sempre durante lo stesso trimestre la R.A.F., basata in Egitto, si accanì con particolare insistenza contro Bengasi, sia perché Tripoli era troppo lontano dall'Egitto per essere raggiunto (ed infatti non ebbe nemmeno un attacco), sia perché Bengasi era porto di ricezione di un'alta percentuale di convogli e di smistamento verso levante di materiali provenienti via terra e via mare da Tripoli. Bengasi subì 24 incursioni in aprile e 23 in maggio con una media di una decina di velivoli attaccanti per ogni incursione; gli attacchi furono sempre eseguiti di notte con scarsi danni ed era chiaro che perseguivano più un fine di disturbo continuo che non di distruzione. In giugno, fino alla battaglia della metà del mese, gli attacchi contro Bengasi furono 7 con una media di aerei impiegati più elevata: una quindicina.

In maggio e nella prima decade di giugno l'Aviazione britannica riprese anche le incursioni contro nostre basi metropolitane: 8 contro Messina, 6 fra Trapani, Augusta e Cagliari; 4 contro Taranto. Queste ultime nelle notti sul 9, 10, 11, 14 giugno.

La ripresa di questo tipo di attività indicava che Malta stava « riprendendo quota » e che l'avversario, non avendo ancora mezzi atti ad attaccare il traffico in mare tentava di danneggiare in porto le unità destinate a proteggerlo.

Quanto alle nostre forze principali di superficie, il trimestre si era iniziato colla dolorosa perdita del *Bande Nere* che — scortato da *Aviere* e *Fuciliere* — si trasferiva da Messina a La Spezia per lavori di periodica grande manutenzione. Colpito da due siluri di sommergibile il 1° aprile 20 miglia a nord di Rasocolmo (cioè 22 miglia a nord dello Stretto), andò rapidamente a fondo: su 678 componenti l'equipaggio, furono salvati 391 superstiti e ricuperate 142 salme.

Una sola volta prese il mare una Divisione per proteggere un importante convoglio, e precisamente nei giorni 3-4 aprile la 7ª Divisione su 2 Inc e 2 Ct, essendo noto a Supermarina che vi erano ancora a Malta navi leggere.

Delle cinque spedizioni di velivoli a Malta, compiute — come si è narrato — da Pa provenienti da ponente, Supermarina ebbe notizia di quattro (tutte eccetto la seconda) ed ogni volta stimò che dovesse trattarsi di lancio in volo di aerei per Malta: tuttavia non trascurò mai di mettere in stato di allarme Sardegna e Golfo Ligure.

La forza navale impegnata nella terza spedizione fu attaccata alle 21.35 del 18 maggio da reparti aerei della Sardegna, senza risultati concreti, sebbene gli aviatori riferissero di aver colpito 1 Pa e 1 Inc.

In occasione della quarta spedizione — segnalata nel pomeriggio del 29 maggio a nord di Algeri con rotta a levante dal Sm *Veniero* — fu fatta uscire da Cagliari alle 15.35 dello stesso 29 la 7ª Divisione, ma alle 02.15 del 30 rientrò alla base perché alle 20.13 un velivolo aveva avvistato con rotta a ponente le unità inglesi.

La 7ª Divisione — sui 2 Inc *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* e coi 2 Ct *Ascari* e *Oriani* — era stata dislocata in maggio a Cagliari per essere più pronta a intercettare forze leggere avversarie che avessero tentato di raggiungere Malta.

Il 12 giugno giunsero a Supermarina, prima dal lato di Gibilterra e poi dal lato di Alessandria, le prime informazioni sulla uscita in mare di trasporti e di unità belliche britanniche.

Si trattava dell'inizio dell'operazione combinata « Vigorous-Harpoon ». Dalle disposizioni prese da Supermarina di concerto con Superaereo trasse origine l'Operazione Mezzo-Giugno, com-

prendente per la Marina italiana l'azione decisiva del grosso delle F. N. nel Mediterraneo centro-orientale e lo scontro di Pantelleria.

I tre attacchi aerei eseguiti contro la base di Taranto nei tre precedenti giorni, prendendo particolarmente di mira il grosso delle nostre F. N. ormeggiato in Mar Grande, non aveva destato sospetti, perché tali attacchi si collegavano — per così dire — con quelli già in atto contro altre basi. Si può invece ritenere che gli Inglesi mirassero a danneggiare le principali unità italiane in vista della duplice spedizione di convogli per Malta.

35° Le predisposizioni britanniche e la loro attuazione

a) Operazione « Harpoon ».

Quest'operazione ha avuto inizio nei porti britannici il 5 giugno 1942, quando l'Amm. A.T.B. Curteis — dopo aver alzato la sua insegna sull'Inc *Kenya* — lasciò le acque della Clyde costituendo insieme col *Liverpool* la scorta oceanica del convoglio W.S. 19/Z (1).

Detto convoglio era costituito dai 5 P.f. *Troilus*, *Chant* (statunitense), *Orari*, *Burdwan* e *Tanisbar*, con una scorta diretta di 10 Ct della XVII flottiglia [*Onslow*, *Icarus*, *Bedouin*, *Marne*, *Matchless*, *Escapade*, *Blankney*, *Middleton*, *Badsworth*, *Kujawiak* (polacco)].

Il complesso, che navigava a poco più di 12 nodi, passò lo Stretto di Gibilterra nella notte fra l'11 e il 12 (alcune unità — fra le quali il *Kenya* — lo avevano preceduto, entrando a Gibilterra la notte precedente per rifornirsi).

Da Gibilterra, intanto, era uscita la sera dell'11 la Forza T, destinata a partecipare alla prosecuzione dell'operazione nel Mediterraneo. Essa era costituita da:

- 1 Nb (*Malaya*)
- 2 Pa (*Eagle*, *Argus*)
- 2 Inc c.a. (*Cairo*, *Charybdis*)

(1) Colla sigla W.S. erano generalmente indicati i convogli diretti dall'Inghilterra a Suez, via Capo di Buona Speranza. Probabilmente fu data al convoglio questa sigla, per non far sapere che era destinato ad entrare nel Mediterraneo da Gibilterra.

- 7 Ct (*Wishart, Westcott, Wrestler, Vidette, Antelope, Ithuriel, Partridge*).

Insieme colla Forza T avevano preso il mare:

- 4 dragamine di Squadra: *Hebe, Speedy, Rye, Hythe*.
 — 6 motocannoniere: 121, 134, 135, 168, 459, 462.
 — 1 posamine veloce: *Welshman* (con un carico speciale).
 — 1 petroliera: *Kentucky* (statunitense).

Da Gibilterra era inoltre uscita la Forza Y, comprendente la petroliera *Brown Ranger* e le due corvette *Geranium* e *Coltsfoot*: essa era destinata al rifornimento in mare delle unità che ne avessero bisogno.

Passato lo Stretto, il complesso navale — entrato così nella sua fase operativa mediterranea — si costituì nei seguenti gruppi:

- Forza W:

- 2 Inc (*Kenya*, coll'Amm. Curteis, e *Liverpool*)
 1 Nb (*Malaya*)
 2 Pa (*Eagle* e *Argus*)
 1 Inc c.a. (*Charybdis*)
 8 Ct (*Onslow, Icarus, Escapade, Wishart, Westcott, Wrestler, Vidette, Antelope*)

- Forza X:

- 1 Inc c.a. (*Cairo*, col C. V. Hardy)
 9 Ct (*Bedouin, Marne, Matchless, Ithuriel, Partridge*, del tipo Ct di Squadra, costituenti la 11^a sq.; *Blankney, Middleton, Badsworth, Kujawiak*, del tipo Ct di scorta « Hunt », costituenti la 12^a sq.).

I 4 dragamine di squadra, le 6 motocannoniere e 6 motodragamine accompagnavano la Forza X (1).

Si era inoltre aggregato alla Forza X il posamine *Welshman*.

(1) Questi 6 motodragamine, insieme coi quattro inclusi nella Forza X, sarebbero rimasti a Malta dopo aver aperto la via al convoglio nelle acque minate intorno all'isola.

— Convoglio:

6 P.fi (*Troilus, Burdwan, Chant, Tanimbar, Orari, Kentucky*)

— Forza Y (su una rotta separata):

1 petroliera (*Brown Ranger*)

2 Cv (*Geranium e Coltsfoot*).

Alle 08.00 del 12 le Forze W, X e Y erano già in rotta verso levante alla velocità media di spostamento di 12-13 nodi.

Secondo il piano dell'azione, simile ai precedenti, l'Amm. Curteis aveva disposto che il grosso delle Forze (Forza W), giunto agli approcci del Canale di Sicilia, lasciasse proseguire per Malta il convoglio colla Forza X, che però non doveva entrare in porto. Sulla via del ritorno a Gibilterra la Forza X sarebbe stata rifornita della nafta necessaria dalla Forza Y, che nel frattempo sarebbe rimasta ad incrociare in una zona stabilita. La Forza X avrebbe dovuto essere costituita dai soli 9 Ct; ma all'ultimo momento lo Amm. Curteis decise di aggregarvi il *Cairo*: al suo comandante, C. V. Hardy, furono date precise istruzioni di « tener ben presenti le contrastanti esigenze derivanti dal fatto che il convoglio doveva giungere intatto a Malta e che le unità di scorta dovevano fare la massima economia di nafta, e possibilmente anche di munizioni, in modo da evitare la necessità di dover entrare a Malta per rifornirsi ».

b) Operazione « Vigorous ».

La preparazione di quest'operazione fu particolarmente curata dagli Inglesi, sia per l'importanza dell'operazione stessa e del suo scopo, sia per le esigenze scaturenti dalla sua contemporaneità coll'operazione « Harpoon », costituendo in definitiva le due operazioni una sola grande operazione interessante — con coordinazione di tempi e di spazi — tutto il Mediterraneo.

La direzione superiore dell'operazione fu assunta dall'Amm. Harwood, Comandante in Capo del Mediterraneo Orientale e della M F, e dal Comandante in Capo dell'Aeronautica del Medio Oriente, Maresciallo dell'aria Sir A. Tedder, i quali stabilirono ad Alessandria uno Stato Maggiore comune.

Allo scopo di alleggerire la pressione aerea avversaria nella zona chiamata la « via delle bombe », furono prima e durante la

« Vigorous » eseguiti anche colpi di mano di guastatori, clandestinamente sbarcati nell'isola di Creta per mezzo di motoscafi e dei Sm greci *Triton* e *Papanicolis*, con obiettivo i campi di aviazione dell'isola. A questo proposito è da ricordare che nella notte dal 13 al 14 giugno — cioè ad operazione iniziata — il C. V. Lord Jellicoe e quattro Francesi « liberi », trasportati dal Sm *Triton*, riuscirono a raggiungere il campo di Maleme, distruggendovi — secondo la loro stima — non meno di 28 velivoli, 6 autocarri, 400 bombe e 12500 galloni di benzina (circa 57 mila litri); in realtà i danni furono minori.

Era molto importante per il Comando britannico tenere celata all'avversario il più a lungo possibile la costituzione del convoglio, denominato « M.W.11 ». Le 11 navi che lo composero furono perciò fatte caricare in vari porti della zona costiera compresa fra Beirut e Alessandria.

Esso fu perciò diviso in tre sezioni:

- Sezione A: 5 piroscafi (*City of Lincoln*, *City of Edinburgh*, *Ajax*, *Elizabeth Bakke* (norvegese), *City of Pretoria*)
- Sezione B: 2 piroscafi (*Bulkoil*, *Potaro*)
- Sezione C: 4 piroscafi (*City of Calcutta*, *Bhutan*, *Rembrandt* (olandese), *Aagtekirk* (olandese).

La Sezione C, denominata M.W.11/C, partì da Porto Said colla scorta del *Coventry* e di 8 Ct l'11 giugno, coll'ordine di spingersi fino al meridiano 24°50'E (passante 20 primi a ponente di Sollum), che avrebbe dovuto raggiungere al tramonto del 12. Essa, una volta caduta l'oscurità, avrebbe dovuto invertire la rotta per riunirsi alle Sezioni A e B, che avrebbero dovuto partire rispettivamente da Haifa e da Alessandria 36 ore dopo la partenza da Porto Said della Sezione C.

L'anticipo nell'uscita della Sezione C aveva lo scopo di far prendere il mare alle forze italiane prima del tempo: ma lo scopo non fu raggiunto.

La sera del 12, poco prima di invertire la rotta per dirigere verso il grosso del convoglio, la Sezione C fu attaccata da 12 Ju.88: il *City of Calcutta* fu gravemente danneggiato e dovette essere avviato a Tobruk colla scorta di 2 Ct. Gli altri bastimenti inverti-

rono la rotta e si riunirono colle altre due Sezioni e con parte della loro scorta al largo di Alessandria il pomeriggio del 13.

Non potendo mantenere la prevista velocità di 13 nodi, l'*Elizabeth Bakke* fu — durante la notte del 13 — rinviato ad Alessandria.

I piroscafi del convoglio M.W.11 si trovarono così ridotti a 9.

Durante la notte tra il 13 e il 14 il convoglio e la scorta furono costantemente mantenuti in vista da velivoli bengalieri dell'Asse: furono anche sganciate alcune bombe che non causarono danno alcuno. All'alba del 14 intervennero nel cielo delle navi i cacciatori britannici, che evitarono altri attacchi fino al pomeriggio. Ma poi il complesso navale, allontanandosi dalle basi aeree egiziane, non poté più contare che sull'eventuale protezione di pochi cacciatori a grande autonomia disponibili.

36° Apprezzamenti e decisioni di Supermarina

La prima notizia sulle operazioni che gli Inglesi stavano per eseguire pervenne a Supermarina alle 07.55 del 12 giugno dagli informatori presenti nella zona di Gibilterra.

Seppe così Supermarina che un'importante forza navale — composta dalla *Malaya*, dalle Pa *Eagle* e *Argus*, da non meno di 3 Inc e da un notevole numero di Ct — aveva lasciato Gibilterra diretta a levante. Ulteriori informazioni rivelarono inoltre che durante la notte erano transitate nello Stretto a fanali spenti numerose unità provenienti dall'Atlantico.

Supermarina dedusse che, dato il numero di unità messe in movimento, non potesse trattarsi di una delle consuete operazioni di rifornimento di aerei a Malta, ma dell'avvio verso l'isola di un importante convoglio proveniente dall'Atlantico, come già altre volte aveva fatto l'avversario, e segnatamente alla fine del settembre 1941 in occasione dell'operazione « Halberd ».

Vennero pertanto disposte immediatamente intensificate ed estese ricognizioni aeree nel bacino occidentale del Mediterraneo e fu richiamata l'attenzione dei sommergibili in agguato in quella zona.

Nelle ore antimeridiane del 13 era segnalata dall'ordinaria ricognizione aerea l'uscita da Alessandria di un complesso navale di una cinquantina di unità, comprendenti un ingente numero di piroscafi, almeno 8 incrociatori e 25 tra Ct e unità da scorta. Fra le unità da guerra era anche una nave di maggiore mole, che Supermarina stimò essere con ogni probabilità camuffata da nave da battaglia. La rotta del complesso, apparentemente diretta in un primo tempo verso Tobruk, risultava successivamente più settentrionale e orientata verso la zona a sud di Creta: considerando che per il rifornimento di Tobruk gli Inglesi ricorrevano abitualmente a piccoli e frequenti convogli costieri più facilmente difendibili e meno suscettibili di offese subacquee ed aeree, Supermarina concluse che la formazione avvistata doveva essere destinata a Malta.

In accordo con Superaereo e col CAT dispose per l'intensificazione delle ricognizioni e pervenne al seguente apprezzamento del piano operativo dell'avversario:

a) Transito da Gibilterra del convoglio di ponente con molto anticipo sulla partenza di quello di Alessandria e scorta del primo con rilevanti forze navali, allo scopo di attirare nello scacchiere occidentale la nostra attenzione e quindi il grosso delle nostre forze navali in condizioni di quasi parità in un'eventuale azione tattica, data la presenza delle due Pa;

b) conseguente maggiore facilità di far giungere a Malta il convoglio di levante, più ingente ma più leggermente protetto, mentre le nostre forze sarebbero state impiegate nel Mediterraneo Occidentale;

c) conseguimento probabile della divisione delle forze italiane, con accresciuta probabilità di far giungere a Malta entrambi i convogli indenni o per lo meno con perdite non rilevanti;

d) largo spiegamento di Sm, di ricognizioni aeree e di attività aerosilurante nel Mediterraneo Centrale;

e) infine, a conferma della particolare importanza che gli Inglesi dovevano attribuire al convoglio di levante, stavano le azioni di sorpresa da essi compiute mediante pattuglie di uomini specializzati contro alcuni nostri aeroporti, ma che — grazie all'attiva vigilanza — non avevano ottenuti i risultati che l'avversario si attendeva.

In seguito a questi apprezzamenti, la manovra di contrasto fu da Supermarina impostata sui seguenti criteri:

A) *A Ponente.*

a) Fronteggiare con larghissimo schieramento di sommergibili il convoglio di ponente in tutte le zone del Mediterraneo Occidentale;

b) fare assegnamento sul contrasto aereo nella zona a sud della Sardegna per menomare il convoglio e le forze destinate a proteggerlo oltre Capo Bon, essendo sicuramente previsto che le forze principali non si sarebbero spinte oltre Capo Bon;

c) impegnare il convoglio di sorpresa all'alba del 15 (data calcolata in base alla sua velocità), dopo il suo passaggio attraverso gli sbarramenti dei Sm, con un gruppo di unità leggere e sottili particolarmente idonee a combattere in acque ristrette e insidiate;

d) ostacolare con Tp e con Mas il transito del convoglio attraverso i passaggi obbligati fra gli sbarramenti di mine del Canale di Sicilia.

B) *A Levante.*

a) Intercettare il convoglio proveniente da Alessandria colle forze navali principali, cercando d'impegnarlo nelle ore antimeridiane in modo da evitare che potesse sfuggire ritardando il contatto fino a notte;

b) qualora l'avversario avesse preso caccia a distanza (cioè avesse invertito la rotta in tempo utile per non essere raggiunto dalle nostre navi), continuare a costringerlo a ritirarsi verso levante così a lungo da rendergli impossibile di ritornare verso Malta di altrettanto nelle ore notturne, persuadendolo in tal modo della inutilità di ripetere il tentativo il mattino successivo (1).

C) *Al Centro.*

Vigilare gli approcci di Malta, sia dal lato di levante sia dal lato di ponente, con un forte sbarramento di sommergibili.

(1) Questo concetto d'azione era attuabile per la brevità delle notti nel mese di giugno: circa 8 ore di oscurità contro 16 ore di luce.

In armonia con quanto precede furono presi i seguenti provvedimenti, che saranno particolareggiatamente esaminati nei paragrafi successivi.

- Sin dalla sera del 12 giugno furono fatti uscire dalle rispettive basi 6 Sm per un'immediata dislocazione nel Mediterraneo Occidentale; coi 3 Sm, che già vi si trovavano in turno normale di agguato, furono 9 i Sm presenti in tale scacchiere.
- Tre Sm vennero inviati in agguato a ponente di Malta.
- Furono disposti agguati notturni di Mas nel Canale di Sicilia per ostacolare un eventuale passaggio di unità veloci.
- Nel pomeriggio del 13 fu fatta uscire da Cagliari la 7^a Divisione (A. D. Alberto Da Zara) su 2 Inc e 5 Ct per l'intercettazione di eventuali unità veloci dirette in anticipo a Malta prima che il grosso inglese invertisse la rotta; non essendosi poi verificata questa circostanza, la Divisione ebbe ordine di rientrare a Palermo in attesa di ordini.

Agli apprezzamenti e alle decisioni soprariportati Supermarina era arrivato attraverso un'evoluzione di pensiero, che è rispecchiata da conversazioni telefoniche avvenute tra l'Amm. Sansonetti, Sottocapo di S. M. della Marina, e l'Amm. Iachino.

La prima, che si era svolta il mattino del 12, si era conclusa coll'ordine dato dall'Amm. Sansonetti a nome di Supermarina di approntare alla partenza per la stessa sera, dopo fatto buio, le Nb *Littorio* e *Vittorio Veneto* e i 2 Ip *Gorizia* e *Trento*: rotta per il sud della Sardegna allo scopo d'intercettare il convoglio partito da Gibilterra, riunendosi a sud della Sardegna la mattina del 14 colla 7^a Divisione e col *Bolzano*, proveniente da La Spezia.

L'Amm. Iachino aveva preparato subito un ordine di operazione (n. 3), al quale alle ore 17 dello stesso giorno 12 aveva dovuto aggiungere un supplemento, perché nel pomeriggio durante una seconda telefonata Supermarina gli aveva comunicato la decisione di far uscire una terza corazzata (la *Duilio*) e un altro Inc (l'*Aosta*) per mettersi in condizioni di sicura superiorità e non ripetere il fatto verificatosi in occasione dell'operazione « Halberd », quando ci eravamo trovati di fronte a tre Nb, mentre Supermarina credeva che in mare ve ne fosse una sola.

Non si riproducono né l'ordine di operazione n. 3 né il supplemento, perché alle 21.00 una terza telefonata aveva annullato le disposizioni prese, facendo spegnere le caldaie delle navi e rinviando l'uscita secondo le direttive che abbiamo già esposto. Era avvenuto che i velivoli tedeschi avevano avvistato la Sezione C del convoglio in movimento nel Mediterraneo Orientale (come si è detto nel paragrafo precedente).

Quest'avvistamento, seguito da un attacco, aveva indotto il Maresciallo Kesselring a comunicare a Supermarina e a Superaereo un perspicace apprezzamento della situazione, cui Supermarina si era subito associato: « La ricognizione aerea tedesca ha avvistato a levante piroscafi per complessive trentamila tonnellate; i piroscafi sono troppo grandi per entrare a Tobruk. Il Maresciallo ritiene che l'operazione inglese di ponente sia una diversione per fare inviare le forze navali verso ovest. Ragione questa valida per non far passare le navi in Tirreno, ma per tenerle in posizione tale da consentire il loro intervento a levante oppure a ponente ».

Così le navi avevano spenti i fuochi, per non sprecare la preziosa nafta di cui da tempo avevamo difetto. E l'Amm. Iachino era stato informato nella telefonata delle 21 che a intercettare il convoglio di levante a sud di Pantelleria il mattino del 15 (data sicuramente prevedibile) sarebbe stata inviata probabilmente la 7^a Divisione.

Anche Superaereo si associò allo stesso apprezzamento della situazione e — d'accordo con Supermarina e col Comando tedesco (O.B.S.) — dispose per gli opportuni trasferimenti di reparti in modo da concentrare per l'alba del 14 due forti gruppi di apparecchi delle varie specialità nelle basi sarde e sicule, per poter agire contro la formazione navale britannica di ponente non appena essa fosse giunta entro i rispettivi raggi d'azione dei due gruppi.

37° Forze partecipanti all'operazione « Mezzo Giugno »

a) Le forze britanniche sono state già precisate per l'operazione « Harpoon ». Ad esse vanno aggiunti 4 Sm (P. 211 - P. 42 - P. 43 - P. 44), dislocati davanti a basi italiane non specificate nelle relazioni britanniche.

In totale all'operazione « Harpoon » presero parte: 1 Nb - 2 Pa - 4 Inc (di cui 2 c.a.) - 17 Ct - 6 Mc - 10 Dm - 1 Pm veloce - 2 Cv - 4 Sm - 6 P.fi- 1 petroliera.

Per l'operazione « Vigorous » le forze furono così ripartite:

— Convoglio di 11 (rimasti presto 9) P.fi, già citato.

— Forze di protezione e di scorta:

7 Inc: *Cleopatra* (V. A. Vian), *Dido*, *Hermione*, *Euryalus* e *Arethusa* (costituenti la 15^a Div. Inc); *Newcastle* (V. A. Tennant) e *Birmingham*, della 4^a Div. Inc

1 Inc c.a.: *Coventry*

26 Ct: delle squadriglie 2, 5, 7, 12, 14, 22 (9 tipo Hunt e 17 di Squadra)

4 Cv: *Delphinium*, *Primula*, *Erica*, *Snapdragon*

2 Dm: *Boston*, *Seaham*

1 nave speciale: *Centurion* (ex Nb del 1911, trasformata in nave bersaglio dopo la prima guerra mondiale, e usata ora per il trasporto di 1000 tonn. di rifornimenti vari; armata con 13 mitragliere c.a. Oerlikon da 20 mm) (1)

2 navi salvataggio: *Antwerp*, *Malines*; entrambe senza armi

4 motosiluranti a rimorchio dei P.fi, ma fatte presto rientrare in porto per le condizioni del mare non favorevoli per così piccoli scafi

18 Sm: (nomi non tutti conosciuti) 9 inviati in agguato per intercettare forze italiane uscenti da Taranto e da Messina; altri 9 dislocati lungo le rotte che probabilmente avrebbero percorso le F. N. italiane.

In totale: 8 Inc - 26 Ct - 4 Cv - 2 Dm - 18 Sm - 1 nave speciale - 2 navi salvataggio.

Quanto alle Forze aeree, a ponente erano disponibili una quarantina di velivoli portati dalle 2 Pa (2) oltre a quelli che, basati

(1) La presenza di questa unità aveva determinato l'apprezzamento di Supermarina circa l'esistenza di una unità camuffata da nave da battaglia, essendo Supermarina a conoscenza dell'assenza di Nb dalla M. F.

(2) Esattamente i velivoli erano così ripartiti: sull'*Eagle* 16 Hurricane e 4 Fulmar; sull'*Argus* 2 Fulmar e 18 Swordfish (questi ultimi col doppio compito antisom ed eventualmente silurante).

a Malta, sarebbero stati disponibili per intervenire; a levante fu predisposto il concorso di circa 40 aerei da combattimento dell'Egitto e di Malta: Wellington e Beaufort siluranti avrebbero operato da Malta; Beaufort siluranti dall'Egitto, Liberators bombardieri americani dagli aeroporti della zona del Canale di Suez.

Quanto alla Caccia, la sua presenza era assicurata a ponente dalle Pa; a levante potevano intervenire pochi Beaufighters e Kithawks a grande autonomia, essendo l'Aviazione in quello scacchiere assorbita dai compiti di appoggio dell'Esercito nella battaglia in corso nella Cirenaica.

b) Le forze italiane impegnate furono:

Per la « Harpoon ».

— Forze navali:

7^a Div.: *Eugenio di Savoia* (A.D. Da Zara), *Montecuccoli*

14^a sq. Ct: *Vivaldi, Malocello, Zeno*

10^a sq. Ct: *Oriani, Ascari, Gioberti, Premuda*

Sommergibili: nel triangolo Malta-Pantelleria-Lampedusa: *Corallo, Dessié, Onice, Ascianghi, Aradam*

fra Capo Falcon e Capo Ferrat (cioè al largo del Golfo di Orano): *Zaffiro, Velella, Emo, Bronzo*

fra Capo Ferrat e Capo Bougaroni: *Otaria, Uarsciek, Giada, Acciaio*

a nord di Capo Blanc: *Alagi*

Tp e Mas: nel Canale di Sicilia.

In totale: 2 Inc - 7 Ct - 14 Sm - alcune Tp e Mas.

Conviene tuttavia dire subito che, poco dopo l'uscita da Palermo del Gruppo « Da Zara », i Ct *Zeno* e *Gioberti* dovettero rientrare in porto per avarie in macchina non riparabili in navigazione: perciò parteciparono all'operazione soltanto 5 Ct.

— Forze aeree italiane:

In Sardegna: 35 bombardieri-ricognitori; 63 siluranti; 68 cacciatori, 9 tuffatori (in totale 175 velivoli).

Tra Sicilia e Pantelleria: 41 bombardieri-ricognitori; 14 siluranti; 102 cacciatori; 15 tuffatori (in totale 172 velivoli).

— Forze aeree tedesche:

Agirono in azioni offensive 21 bombardieri e 27 cacciatori il 14 giugno, e 55 bombardieri e 73 cacciatori il 15 giugno. Inoltre un notevole numero di ricognitori integrò la nostra ricognizione.

Per la « Vigorous ».

— Forze navali:

9^a Div.: *Littorio* (Amm. Iachino) e *Vittorio Veneto* (A.D. Giuseppe Fioravanzo)

8^a Div.: *Garibaldi* (A.D. Raffaele de Courten) e *Duca d'Aosta*

3^a Div.: *Gorizia* (A.D. Angelo Parona) e *Trento*

7^a sq. Ct: *Legionario, Folgore, Freccia, Saetta*

13^a sq. Ct: *Alpino, Bersagliere, Pigafetta, Mitragliere*

11^a sq. Ct: *Aviere, Geniere, Camicia Nera, Corazziere.*

Le prime due squadriglie furono assegnate alla 9^a Divisione, l'ultima al Gruppo costituito dai quattro incrociatori.

A sud e a sudest di Malta furono messi in agguato 5 Sm; altri 2 Sm tra Sidi el Barrani e Marsa Matruh.

Oltre a queste forze agirono un numero imprecisato di Mas e di Sm germanici.

— Forze aeree:

Giorno 14: 9 S.79 sil. e 28 Mc.202 della Libia, 5 Cant Z.1007bis e 4 S.79 sil. dell'Egeo, 122 bombardieri tedeschi.

Giorno 15: 9 Cant Z.1007bis e 11 S.79 sil. della Libia, 5 S.79 sil. dell'Egeo, 84 bombardieri tedeschi.

Inoltre cacciatori italiani e tedeschi contribuirono alla protezione delle nostre F. N.

38° L'operazione « Harpoon »

a) *La fase strategica.* (Grafico n. 12)

Scrisse l'Amm. Curteis nella sua relazione che otto dei Ct provenienti dall'Inghilterra, nell'avvicinarsi a Gibilterra, furono

probabilmente visti dalla costa africana mentre transitavano davanti a Capo Spartel (estremo lembo dell'Africa a ponente di Tangeri); non accennò ad altri dubbi sulla possibilità che osservatori situati nella zona avessero notato i movimenti delle altre unità impegnate nell'operazione.

Sta di fatto, però, che — come si è detto — Supermarina il mattino del 12 era già informata dell'inizio dell'operazione « Harpoon ».

Il complesso navale britannico procedette il giorno 12 senza alcun incidente; soltanto la nave mercantile spagnuola *Cabo Prior* « dovette avvistare il convoglio alle 16.03 ». E in effetti lo aveva avvistato, perché alle 00.45 del 14 Supermarina ricevette dal Servizio Informazioni la notizia che « il comandante di un piroscafo spagnuolo ha riferito di aver avvistato verso le 17.00 del giorno 12 in lat. 36° 40' N long. 01° 30' W [60 mg. per NNW da Orano] una formazione navale inglese composta di 1 Nb, 2 Inc, 2 Pa, 20 Ct, 5 cann. ed alcuni piroscafi con rotta a levante ».

Durante la giornata del 12 giugno cominciarono gli avvistamenti da parte della nostra ricognizione: il primo avvistamento fu effettuato alle 09.00 a sud di Ibiza da un velivolo del CAT. Alla stessa ora il Sm *Otaria* vide un idrovolante inglese 60 miglia a nord di Capo Bougaroni: si trattava probabilmente di un ricognitore strategico, che l'*Otaria* segnalò (1).

Da quel momento in poi la formazione britannica, che seguiva la direttrice di marcia 100°, fu tenuta sotto osservazione quasi continua da aerei italiani e tedeschi, nonostante la presenza in volo di velivoli delle due Pa (una pattuglia di caccia Hurricane, ed una di Swordfish con compito antisom), che — secondo il rapporto inglese — abbatterono un Cant Z.1007 e danneggiarono un Ju.88. Dei molti segnali di scoperta dei nostri aerei, gli Inglesi ne intercettarono tre alle 09.45, 10.51, 13.05. Intercettarono inoltre alle 11.02 il segnale di un sommergibile: doveva trattarsi di quello dell'*Otaria*.

La giornata del 13 fu peraltro laboriosa per la formazione britannica, che dovette anche procedere al rifornimento in mare delle unità che non erano potute entrare a Gibilterra. L'operazione richiese molto più tempo di quello che era stato programmato,

(1) Alle 01.45 del 14 il Sm *Otaria*, stando emerso fu mitragliato da altro velivolo, che ferì gravemente un uomo dell'equipaggio.

perché la Forza Y era partita da Gibilterra in modo indipendente e quindi non era, per così dire, a portata di mano. Così, soltanto verso l'alba del 14 poté essere completato il rifornimento del *Cairo* e di 11 Ct dalla *Brown Ranger*, mentre — per guadagnar tempo — 3 Ct si rifornirono dal *Liverpool*. La Forza Y, ultimato questo suo primo compito, rimase a incrociare nella zona in attesa di rifornire la Forza X al suo ritorno da Malta. In una relazione inglese si attribuisce a incuria dei Comandi italiani il fatto che la Forza Y abbia potuto incrociare indisturbata per vari giorni in quelle acque senza subire alcun attacco da parte dei sommergibili in agguato nel Mediterraneo Occidentale. Essa però non fu mai avvistata, né da velivoli né da sommergibili.

La citata uscita da Cagliari della 7^a Divisione, avvenuta alle 16.30 del 13, fu subito segnalata dai sommergibili inglesi P.43 e P. 211 in agguato a sudest della Sardegna. Il P.43 si trovò in posizione utile per l'attacco; lanciò e ritenne di aver colpito con un siluro uno degli incrociatori; il lancio non fu nemmeno percepito dalla 7^a Divisione, che intercettò soltanto il segnale di scoperta trasmesso dal sommergibile attaccante. In base a questo segnale l'Amm. Leatham, comandante di Malta, dispose l'invio di una formazione di aerei siluranti « Wellington » per attaccare la Divisione italiana: questa formazione raggiunse a tarda notte le nostre unità al largo di Capo San Vito Siculo mentre queste — secondo gli ordini di Supermarina — dirigevano per entrare a Palermo. Però gli apparecchi non poterono lanciare « per mancanza di bengala illuminanti » e la 7^a Divisione giunse a Palermo senza incidenti alle 08.30 del 14, dopo essere stata scoperta e segnalata alle 04.25 da un ricognitore avversario.

Prima di riprendere la narrazione delle vicende relative alla traversata delle forze britanniche, è opportuno trarre alcune precisazioni sugli avvenimenti del giorno 13 dalle relazioni di Supermarina e di Superaereo.

Oltre all'uscita da Cagliari della 7^a Divisione, Supermarina inviò il 13 tre sommergibili in agguato a ponente di Malta e alcuni Mas nel Canale di Sicilia, sempre col concetto d'insidiare navi veloci che avessero preceduto il convoglio.

Superaereo così riferì l'attività svolta dalle forze aeree il giorno 13.

« ...La consistenza delle forze nemiche viene desunta — in modo approssimativo — da una fotografia eseguita alle 17.05 da un ricognitore. Risultano in navigazione: 1 Nb, 2 Pa, 4 Inc, Ct e P.f. in numero imprecisato. [Le navi maggiori, come si vede, furono esattamente individuate].

« In seguito a tale avvistamento e pur considerando che le forze nemiche si trovano al limite del raggio d'azione dei nostri velivoli, alle 19.30 partono dalla Sardegna 7 velivoli S.79 siluranti per attaccare l'avversario alle ultime luci del giorno, avendo come obiettivo le Pa.

« La F. N. nemica, che alle 18.00 circa deve aver effettuato un'accostata verso WNW, non è avvistata dai velivoli siluranti che rientrano senza aver potuto portare a termine l'azione...

« Alle 20.50 Superaereo, che si è mantenuto per tutta la giornata in stretto contatto con Supermarina e coll'O.B.S., trasmette a quest'ultimo (e fa conoscere a Supermarina) il seguente apprezzamento della situazione: Le Forze H stanno scortando un convoglio diretto a Malta con velocità media di circa 12 nodi ed all'alba di domani, 14 corrente, potranno trovarsi sul settimo meridiano [quello di Philippeville]. Per domani sono state disposte esplorazioni in zona con inizio alle prime luci e, su segnale di scoperta, verrà immediatamente effettuata un'azione con velivoli da caccia, con bombe alari, dalla Sardegna contro le Pa.

« Appena il nemico entrerà nel raggio d'azione della caccia, l'Aviazione effettuerà un'azione a massa, impiegando contemporaneamente bombardieri e siluranti con protezione di caccia ad alta e a bassa quota. Tale azione sarà ripetuta dall'Aeronautica della Sardegna nelle ultime ore antimeridiane o nelle prime ore pomeridiane, con tutti i mezzi ancora disponibili. Le forze aeree dislocate in Sicilia, pronte a intervenire, riceveranno ordini nella mattinata [del 14] ».

Durante la notte tra il 13 e il 14 la formazione inglese fu avvistata 90 miglia a nord di Bougie dal Sm *Uarsciek*. L'avvistamento avvenne alle 01.40 del 14 alla fine di un attacco iniziato in superficie con lancio di tre siluri alle 23.52 contro le due più grandi ombre che il sommergibile distinse fra numerose altre distribuite su più colonne. Non vedendo sovrastrutture apprezzò che fossero le Pa: dovette immergersi subito dopo lanciato, perché vide unità di scorta accostare verso di lui. Sentì tre scoppi, che

gli fecero presumere di aver colpito qualche nave; ma si sarebbe anche potuto trattare di bombe di profondità. Nella relazione inglese è detto soltanto che alle 01.42 la forza navale fu probabilmente avvistata e segnalata da un sommergibile.

Un altro attacco fu eseguito alle 05.05 da parte del sommergibile *Giada*, quando il complesso navale, circa 50 miglia a nord di Capo de Fer, era in fase finale di rifornimento dalla forza Y e le unità stavano manovrando per riprendere il loro posto nella formazione. Infatti il sommergibile riferì di avere avvistato alle 04.32 in lat. 37° 55' long. 06° 12' due Ct naviganti ad alta velocità. Il sommergibile diresse con rotta normale a quella dei Ct per avvicinarsi, e alle 04.40, nella foschia dei primi albori, intravvide una quantità di navi che apparivano ferme con unità minori in moto intorno ad esse. Avvicinandosi ancora distinse l'*Eagle*, contro cui diresse l'attacco, e l'*Argus* che gli presentava la poppa; poi su un vasto settore d'orizzonte contò circa 18 altre unità, tra grandi e piccole, alcune delle quali giudicò essere piroscafi. Alle 05.05 (secondo una ricostruzione grafica dell'azione fatta da Supermarina) lanciò 4 siluri, stando in emersione, dalla distanza di 2500 metri. I siluri non colpirono e il sommergibile s'immerse subito dopo, fatto segno ad una caccia che cominciò alle 05.20 col getto di bombe di profondità. Di questo episodio le relazioni inglesi non fanno cenno.

Comunque, il mattino del 14 trovò il convoglio navigante verso levante su due colonne. La nave ammiraglia *Kenya* era in testa della colonna di sinistra, il *Liverpool* era il capofila di quella di dritta; il *Malaya*, seguito dal *Welshman*, era in coda alle colonne. Le motocannoniere chiudevano la marcia per aumentare l'efficacia della difesa c.a. ravvicinata del convoglio e per essere pronte, in caso di necessità, a recuperare naufraghi. Le due portaerei erano sulla sinistra del convoglio (ossia dal lato settentrionale), libere così di manovrare in modo indipendente per le operazioni di volo; l'*Eagle* era scortata dall'Inc c.a. *Cairo* e dal Ct *Wishart*; l'*Argus* dall'Inc c.a. *Charybdis* e dal Ct *Vidette*.

Gli altri 15 Ct ed i 4 Dm di Squadra costituivano una scorta circolare intorno alle due colonne, formate dalle navi maggiori e dai piroscafi, ad una distanza da esse da 3 a 3,5 miglia, realizzando così — secondo l'Amm. Curteis — « una scorta insolitamente estesa, ma che si rivelò molto soddisfacente, poiché tutte le navi po-

tevano sparare contemporaneamente sia verso l'interno sia verso l'esterno della formazione, con una libertà di tiro che sarebbe stata impossibile con una scorta più ravvicinata ».

Fu appunto in questa formazione che le unità britanniche affrontarono il giorno 14 gli attacchi dell'Aeronautica italo-tedesca.

Gli attacchi, per quanto costantemente e tempestivamente preannunziati dai Radar delle Pa e di altre unità, si susseguirono per quasi tutta la giornata con una serie di azioni condotte con tanta audacia e valore, che l'Amm. Curteis nel suo rapporto le definì di « inaspettata efficienza ».

Il primo avvistamento fu eseguito da un velivolo di Armera alle 05.55 in lat. $38^{\circ} 00'$ long. $06^{\circ} 40'$ (50 miglia a nord di Capo Bougaroni): il ricognitore fu attaccato da due caccia, stimò di averli abbattuti entrambi e fu costretto ad ammarare presso Carloforte per gravi avarie riportate nel combattimento.

Alle 06.30 le navi inglesi filarono in mare gli apparecchi paramine, per cautelarsi da sorprese.

Dalla relazione di Superaereo sembrerebbe che il velivolo avvistato alle 05.55 non avesse potuto trasmettere il segnale di scoperta, perché pur riportando l'episodio, Superaereo non fa cenno di alcuna decisione presa in conseguenza.

Superaereo scrisse che « in seguito ad avvistamento delle 07.45 segnalante il nemico in lat. $38^{\circ} 10'$ long. $07^{\circ} 15'$, fu ordinato all'Aeronautica Sardegna di attaccare in anticipo le F. N. avversarie in direzione sudovest, senza attenderne il passaggio a sud dell'isola, onde conseguire il duplice vantaggio di avere la possibilità di ripetere l'azione colle forze aeree della Sardegna nei limiti di autonomia della caccia e, soprattutto, di costringere il nemico — danneggiato e appesantito dopo la prima azione — a navigare per un tempo più lungo a velocità ridotta, cosicché l'accumularsi del ritardo consentisse l'intervento dell'Aeronautica della Sicilia anche il giorno successivo ».

In seguito a quest'ordine il primo attacco fu sferrato sulla formazione inglese poco dopo le ore 9 da 8 Cr.42 con bombe alari, guidati da due ricognitori S.79, prendendo di mira le Pa. Appena avvistato l'obiettivo essi si separarono in due pattuglie di 4 velivoli ciascuna. Attaccati dalla caccia nemica, riuscirono ad eseguire il tiro in picchiata sulle Pa colpendo l'*Argus* (secondo la loro stima) con due bombe da 100 Kg. nell'estremità poppiera del ponte di

volo. Nel combattimento aereo coi cacciatori avversari furono abbattuti un S.79 e due Cr.42, e apprezzati abbattuti due caccia inglesi. Due Cr.42 dovettero atterrare, per esaurimento di carburante, a Sidi Hamet in Algeria.

Dopo questa prima azione l'Aeronautica Sardegna lanciò nella mattinata in un unico attacco ad ondate sincronizzate (fra le 10.00 e le 10.15) 32 siluranti e 18 bombardieri protetti da 39 cacciatori; nel pomeriggio agirono 16 bombardieri, 5 caccia-bombardieri e 10 siluranti protetti da 14 cacciatori (dei quali siluranti, 3 attaccarono alla fine del crepuscolo).

Fu gravemente danneggiato il *Liverpool*, che dovette a velocità ridotta ritornare verso Gibilterra scortato da due Ct, e affondato il P.fo *Tanimbar* due volte colpito.

Nel tardo pomeriggio entrarono in azione anche i reparti aerei della Sicilia coll'ordine di prendere di mira i piroscafi: le partenze dei singoli reparti furono regolate con puntualità cronometrica per ottenere la contemporaneità delle azioni da parte dei bombardieri in quota, dei tuffatori e degli aerosiluranti. Agirono in totale 32 bombardieri, 17 tuffatori, 14 siluranti, 43 cacciatori italiani, ed inoltre 21 bombardieri e 27 cacciatori tedeschi.

Secondo gli apprezzamenti degli aviatori, in tutte le azioni svolte il giorno 14 furono ottenuti i seguenti risultati.

- Dall'Aeronautica Sardegna: affondati 1 unità leggera e 3 P.fi; danneggiati 1 Nb, 1 Pa, 2 Inc, 1 P.fo.
- Dall'Aeronautica Sicilia: affondati 1 Inc, 1 P.fo; danneggiati 1 Nb (per la seconda volta), 1 Pa, 2 Inc, 3 navi imprecise, 1 P.fo.
- Dal CAT: danneggiati 2 P.fi.

In totale: affondati 2 Inc (o 1 Inc e 1 Ct), 4 P.fi; danneggiati 1 Nb (due volte), 2 Pa, 4 Inc, 4 P.fi, 3 navi imprecise.

Andarono perduti 21 apparecchi della Sardegna, 4 della Sicilia, 3 del CAT: queste cifre testimoniano della decisione con cui gli aviatori portarono a fondo le azioni loro affidate.

Furono stimati abbattuti sicuramente 29 e probabilmente 6 velivoli avversari.

Descritto così il primo attacco e fatta la sintesi degli avvenimenti del 14 giugno connessi coll'attività dell'Aviazione, vediamo

come si svolse la traversata del complesso navale secondo la documentazione britannica, che costituisce testimonianza più attendibile di quella dei nostri velivoli, perché le navi hanno maggiore agio di osservare e di registrare i fatti.

Secondo, dunque, gli Inglesi « gli attacchi ebbero inizio alle 09.30 con un leggero attacco di bombardieri in picchiata, effettuato da due gruppi di caccia-bombardieri Cr.42 di 4 o 5 aerei ciascuno: uno dei gruppi si avvicinò dai quartieri poppieri ad una quota di circa 3500 metri e iniziò la picchiata da circa 1800 metri, mentre l'altro, che proveniva dai quartieri prodieri col sole alle spalle e volava sui 1800 metri, sganciò le bombe da 900-1200 metri. Presero di mira l'*Argus* colle due unità che lo scortavano; il *Charybdis* ebbe una bomba molto vicina. Durante l'attacco il tiro c.a. non conseguì risultati, ma dopo l'attacco due aerei furono abbattuti da due caccia Fulmar dell'*Eagle*, controllati però dall'*Argus* sul quale atterrarono dopo l'azione, dato che era previsto d'impiegare gli Hurricane dall'*Eagle* per la caccia ad alta quota ed i Fulmar dall'*Argus* per quella a bassa quota ».

Un più serio attacco fu eseguito mezz'ora più tardi, e precisamente fra le 10.08 e le 10.25. Gli Inglesi contarono 28 siluranti S.79 (erano 32) scortati da 20 Macchi (erano realmente 20 Mc.200) e 10 bombardieri tipo Cant (erano 18 Cant Z.1007bis). Dei Cr.42, che pure erano sul posto, i documenti britannici non fanno cenno.

Gli S.79 siluranti si avvicinarono da nord (ossia dalla sinistra della formazione) in due ondate di eguale consistenza. La prima, attraversata alle 10.10 la linea delle navi di scorta da sinistra verso destra a 150 metri di quota e aggirata la coda del convoglio, attaccò sul lato dritto scindendosi in due gruppi e lanciando i siluri alle 10.16 dall'altezza di una trentina di metri e dalla distanza di 1800 metri: fu colpito il *Liverpool* che era in testa alla colonna di dritta (come si è detto) e il P.fo *Tanimbar*.

La seconda ondata attaccò invece la colonna di sinistra alle 10.12, poco prima cioè della precedente (avendo eseguita una manovra più breve); ma — fortemente contrastato dal tiro c.a. — dovette lanciare da maggiore distanza (circa 3500 metri): nessun siluro colpì, perché l'Amm. Curteis ebbe il tempo di fare accostare d'urgenza tutte le navi di 45° verso gli attaccanti.

Quasi contemporaneamente all'attacco della prima ondata (secondo in ordine di tempo) attaccarono di prua, provenendo dalla direzione del sole, bombardieri tipo Cant divisi in due gruppi: le bombe lanciate da quota prossima ai 4000 metri, particolarmente addensate intorno alle Pa, non colpirono alcuna unità, eccetto il *Tanimbar* che stava già rapidamente affondando per il siluro ricevuto.

Poco prima delle 11 alcuni siluranti eseguirono attacchi da grande distanza, senza nulla colpire: si trattava probabilmente di velivoli dispersi che, non avendo potuto lanciare nell'attacco in massa, erano ritornati indietro « ansiosi di liberarsi dei siluri ».

Gli aviatori italiani furono giudicati « costantemente coraggiosi » e i loro attacchi « inaspettatamente impressionanti », ma non bene sincronizzati e quindi con risultati inferiori a quelli che avrebbero potuto ottenere se fossero stati contemporanei sui due lati della formazione navale.

Gli Inglesi perdettero 3 velivoli, dei quali 1 abbattuto dal tiro c.a. delle navi; stimarono di avere abbattuti 3 siluranti e 3 caccia coi loro cacciatori, e 7 siluranti col tiro c.a.

Il *Liverpool* era stato colpito nel locale dell'apparato motore e non poteva marciare che con una sola elica a 3 o 4 nodi soltanto. Perciò ricevette l'ordine di rientrare a Gibilterra a rimorchio dell'*Antelope* e scortato dal *Westcott*: fu sostituito dal *Welshman* alla testa della colonna di dritta. Durante il lungo viaggio fu molestato da attacchi aerei nelle prime 24 ore. Alle 15.40 del 14 cinque caccia-bombardieri Gr.42 lo attaccarono di poppa, avendo il sole alle spalle, ma — eccetto un paio di bombe che gli caddero vicinissime, aumentandone lo sbandamento — non ebbe altri danni. Alle 17.00, mentre i cavi di rimorchio si erano spezzati, fu nuovamente attaccato senza risultato da 11 bombardieri ad alta quota; poco dopo lo attaccarono 7 siluranti fortemente scortati. I siluri andarono a vuoto e l'incrociatore insieme col *Westcott* abbatté due siluranti.

Altri attacchi si ripeterono alle 19.15 (5 bombardieri in quota), alle 21.30 (6 siluranti secondo gli Inglesi, ma che in effetti erano 3), alle 13.20 del giorno successivo 15 giugno (3 siluranti): nessun attacco riuscì positivo. Dopo, il *Liverpool* non fu più molestato; al tramonto del 15 incontrò due rimorchiatori provenienti da Gibilterra, che liberarono l'*Antelope* dal compito del rimor-

chio; dalle prime ore del 16 il gruppo « Liverpool » ebbe anche la scorta di alcune corvette, anch'esse provenienti da Gibilterra, ed esso arrivò in quella base la sera del 17.

Tenuto conto della sua bassissima velocità, e in certi momenti della sua immobilità, il *Liverpool* fu davvero fortunato.

Intanto il convoglio colle sue scorte stava proseguendo per Malta: dopo gli attacchi del mattino non fu più disturbato fino alle 17.15 (del 14), nonostante che i Radar rivelassero l'insistente presenza di ricognitori.

Alle 17.20 apparvero i primi bombardieri tedeschi: una decina di Ju.88, che poco dopo attaccarono in picchiata. « Come è abituale nel Mediterraneo — scrisse l'Amm. Curteis — fu molto difficile vedere questi aerei prima che raggiungessero le posizioni di sgancio delle bombe, e per questo motivo il tiro c.a. risultò inefficiente ». Furono almeno due i reparti attaccanti: i caccia inglesi costrinsero due Ju.88 a gettare a caso le bombe e ne danneggiarono altre due, analogamente costretti a sganciare le bombe affrettatamente. Gli altri apparecchi riuscirono a piazzare varie bombe molto vicine ai bersagli: una bomba cadde sulla sinistra dell'*Eagle*, vicinissima alla prora, passò sotto la nave e scoppiò dal lato opposto. Ciononostante la nave non ebbe danni. Nessun aereo tedesco fu abbattuto e un Fulmar andò perduto.

Alle ore 19 fu data al *Welshman* libertà di manovra per proseguire ad alta velocità per Malta; il Ct *Kujawiak* lo sostituì come capofila della colonna di destra.

Alle 19.06 — appena il veloce posamine si era distaccato dalla formazione — si delineò un massiccio attacco, combinato con bombardieri e siluranti.

Esso fu eseguito una ventina di miglia a nordest di Capo Blanc ed ebbe una durata complessiva di circa 20 minuti. Vi parteciparono 14 siluranti, 14 bombardieri in quota, 17 bombardieri in picchiata, 43 cacciatori di vario tipo, mentre dal convoglio si erano allontanati 4 Ct per ricerca e caccia antison.

Ecco come si sarebbe svolto l'attacco, secondo la documentazione britannica.

« I primi ad apparire [alle 19.06] furono i S.79 siluranti che si avvicinarono da nordest sulla sinistra della formazione volando piuttosto alti sul mare; essi aggirarono il convoglio di poppa, fuori

della portata delle artiglierie, e quindi planarono attaccando dal lato destro. Pochi minuti dopo avvistati gli aerei S.79, due gruppi di Ju.88 sopraggiunsero dai quartieri poppieri [ossia da ponente], sganciando le bombe da circa 4000 metri di quota, senza conseguire risultati, mentre — sorvolata la scorta — si erano portati lungo le colonne della formazione navale. Subito dopo giunsero di prua a sinistra i tuffatori Ju.87, che attaccarono l'ala sinistra della scorta picchiando da 2000 metri fino a 300 metri e, sebbene avessero sperato di colpire l'*Eagle* che era sulla sinistra del convoglio, per poco non colpirono i Ct *Icarus* e *Wrestel*; l'arrivo di questi bombardieri in picchiata distrasse l'attenzione delle navi in scorta — secondo l'affermazione del C. V. Armstrong dell'*Onslow* — dagli aerosiluranti che, per ultimi, chiusero l'attacco alle 19.20. L'Amm. Curteis ordinò tre accostate d'urgenza verso sinistra per mantenere i siluranti di poppa alla formazione, presentando così il minimo bersaglio. La maggior parte di questi aerei prese di mira il gruppo *Malaya-Argus-Charybdis-Vidette*, che era allora due miglia sulla dritta del convoglio, e lanciò tre siluri da circa 300 metri contro la Pa che con prontezza di manovra poté evitarli...

« Questo fu l'ultimo incontro con forze aeree prima che le Forze si dividessero nei pressi del Canale di Sicilia. In paragone coi grossi attacchi aerei della mattina provenienti dalla Sardegna, quello svolto fra le 19.00 e le 19.20 fu ben sincronizzato e secondo la testimonianza di alcuni ufficiali fu particolarmente vigorosa l'azione degli aerei siluranti. Se l'attacco non causò alcun danno, ciò dipese principalmente dalle accostate di emergenza effettuate dal convoglio, perché né il tiro c.a. né l'azione della caccia furono da paragonarsi a quelli del mattino... Andarono perduti tre caccia inglesi (uno in azione aerea, uno abbattuto disgraziatamente dal fuoco delle navi, uno fracassato atterrando sulla Pa). Il 14 giugno, complessivamente i 16 Hurricane e i 6 Fulmar della Pa abbatterono 11 aerei nemici, ne danneggiarono altri e altri respinsero, perdendo in tutto 7 aerei ».

Secondo la relazione di Superaereo, l'efficacia della reazione avversaria durante l'attacco ora descritto fu molto modesta, il che concorda col giudizio inglese. I siluranti attaccarono, frazionandosi in pattuglie, l'*Argus*, la *Malaya*, un Inc e un P.fo, mentre i tuffatori agirono contro parte delle scorte e i bombardieri (che non erano Ju.88, ma S.79 - S.84 - Cant Z.1007bis) agirono contro le

colonne del convoglio. Un solo velivolo non rientrò alla base e gli aviatori stimarono di aver colpite almeno 9 unità avversarie.

Si è veduto come verso le 19 fossero stati distaccati dal complesso navale britannico 4 Ct per caccia antisom. Si trattava del Sm *Alagi* che, trovandosi in agguato a nord di Capo Blanc, aveva dato segni della sua presenza.

Alle 17.45, circa 30 miglia a nord di Capo Blanc, l'*Alagi* aveva avvistato col periscopio verso sud un gruppo di navi, tra le quali aveva distinto una Pa.

Manovrò subito per avvicinarsi e attaccare almeno un'unità di coda della formazione, che intanto gli si era rivelata come un convoglio fortemente scortato. Non pervenne a portarsi in posizione utile di lancio, pur passando sotto le unità di scorta, e assistette — in parte osservando col periscopio e in parte sentendo le esplosioni — all'attacco aereo delle 19.06-19.25 contro la formazione inglese, che gli era sfilata davanti senza che esso potesse lanciare.

Alle 19.30 vide una Nb (la *Malaya*) che giudicò lontana circa 15 mila metri. Iniziata la manovra di attacco, parte in superficie e parte in immersione, si trovò verso le 21 nelle vicinanze di varie unità, tra le quali anche le Pa, che ebbe l'impressione mettersero la prua al vento dirigendo proprio verso di lui, per esigenze delle operazioni di volo. Circa alle 21.10 lanciò due siluri contro una Pa, i quali non andarono a segno, mentre un nuovo attacco aereo si stava svolgendo.

Sentendo varie esplosioni di difficile riconoscimento, perché potevano essere provocate sia da bombe aeree sia da bombe di profondità, s'immerse rapidamente appena lanciato e assunse rotta di allontanamento. Non percependo più nuove esplosioni ebbe la convinzione di non essere stato avvistato, e alle 22.05 riemerse lanciando il segnale di scoperta.

L'*Alagi* si trovò a manovrare nelle acque della formazione inglese a cavallo delle 20.30, ora in cui la Forza W invertì la rotta, lasciando proseguire il convoglio colla Forza X.

L'episodio del sommergibile è così descritto da parte britannica.

« La distanza alla quale la *Malaya* si era trovata dal convoglio (2 miglia durante l'attacco aereo delle 19.06-19.25) era disposta dall'incontro con un Sm, il cui periscopio era stato avvistato durante il bombardamento in picchiata dal Ct *Middleton*, che fa-

ceva parte della scorta prodiera. Esso gettò una bomba di profondità, imitato da altri due Ct che lasciarono le posizioni di scorta per lanciare anch'essi bombe di profondità sul punto di avvistamento, senza però riuscire a stabilire un contatto "asdic" per le numerose unità in moto tutt'intorno. Il sommergibile si era evidentemente immerso sotto le navi mercantili, dato che il suo periscopio apparve subito di prora a dritta della *Malaya*. La Nb stava accostando a dritta per sventare l'attacco degli aerosiluranti — allora in corso — e continuò ad accostare verso il sommergibile fino a quando il periscopio sparì vicino alla sua prora. La nave accostò quindi a sinistra per raggiungere il convoglio, facendo il segnale di allarme allo *Speedy*, che era sul lato dritto della scorta. Questo dragamine aveva visto i Ct gettare le bombe di profondità e, mentre continuava a sparare contro gli aerei, riuscì a ottenere un buon contatto "asdic": il suo comandante C. C. Doran ritenne di aver distrutto il sommergibile; ma gli accertamenti finali sugli affondamenti di sommergibili non consentono di accettare questo apprezzamento ».

b) *Separazione delle Forze presso il Canale di Sicilia.* (Grafico n. 12).

Alle 20.00, quando la formazione inglese arrivò all'ingresso del Canale di Sicilia, giunsero da Malta 4 Beaufighter per sostituire i piloti navali, stanchi da una lunga giornata di scorta e di combattimenti aerei, e alle 20.30 l'Amm. Curteis accostò verso ponente, affidando la sicurezza del convoglio fino a Malta alla Forza X, comandata dal C. V. Hardy sul *Cairo*.

Le 5 residue navi mercantili si costituirono su una sola linea di fila per poter transitare lungo la costa tunisina, mentre le unità da guerra si ponevano in formazione di scorta: erano il *Cairo*, 9 Ct, 4 dragamine di Squadra, 6 motodragamine, 6 motocannoniere.

Alle 21.05 — quando ormai stava facendo buio — otto Ju.88 effettuarono un attacco senza conseguenze, picchiando tra 2000 e 900 metri; essi si avvicinarono di prora alla formazione navale provenendo dal settore più oscuro dell'orizzonte in modo da vedere le navi proiettate sul lato ancora illuminato dagli ultimi chiarori del crepuscolo; ma ciononostante non ottennero successi e perdettero due apparecchi.

Intanto la Forza W era in rotta a 16 nodi per Gibilterra, ricercata dai velivoli italiani con bengala illuminanti fra le 21.30 e le 21.50. Alle 21.00 essa era stata attaccata senza successo dal Sm *Alagi* a nord di Capo Blanc.

Il giorno successivo, 15 giugno, essa fu continuamente sorvolata da ricognitori, ma solo due « indecisi avvicinamenti » furono eseguiti da velivoli siluranti, dei quali se ne perdette uno. In effetti si trattò — secondo la relazione di Superaereo — di un attacco eseguito poco dopo mezzogiorno da tre S.79 della Sardegna, che non poterono portare a fondo l'azione contro la Pa per l'intenso fuoco c.a.: abbattuto fu quello dei tre velivoli, che aveva insistito nel tentativo di silurare, separandosi così dagli altri due.

Anche il Sm *Uarsciek* avvistò la Forza W, in rotta per Gibilterra, verso le 9 del 15 a nordovest di Capo Bougaroni.

Intanto l'Amm. Curteis aveva — attraverso la radio — avuta qualche notizia degli eventi che si stavano svolgendo nelle acque di Pantelleria (dei quali sarà trattato fra breve) e il mattino del giorno 16, essendo ormai fuori dal pericolo di nuovo attacchi aerei, ordinò alle 07.50 che la *Malaya* coll'*Argus* e 4 Ct proseguissero per Gibilterra, mentre egli col *Kenya*, il *Charybdis*, l'*Eagle* e 2 Ct rimase ad incrociare in una zona, che gli permettesse di proteggere la Forza X mentre si sarebbe rifornita dalla Forza Y il 17 o il 18.

La Forza X sopraggiunse da Malta verso le ore 19 del 17 giugno e le due Forze rientrarono a Gibilterra il 18.

c) *La fase preparatoria e pretattica dello scontro di Pantelleria.*

La sera del 14 giugno a Supermarina la situazione era stata così apprezzata:

« Il convoglio di ponente è probabilmente in lat. 38° 00' long. 09° 40', 40 miglia a nord di Capo Blanc [il che era praticamente esatto]. Si prevede che possa transitare per Capo Bon alle 01.00 del 15, oppure a sud di Marettimo alle 03.00 del 15: nel primo caso si troverà verso Pantelleria alle 08.00 del 15, nel secondo caso alle 09.00 del 15. Dato che esso è già in ritardo, il transito per Marettimo, più lungo e più pericoloso, è poco probabile. Viene pertanto deciso:

- a) Inviare in agguato 6 Mas a Capo Bon e 2 Tp a sud di Marettimo.

- b) Inviare la 7^a Divisione presso Pantelleria per le 05.00 del 15.
- c) Portare a cinque i Sm sulla rotta per Malta.
- d) Proseguire la ricognizione aerea nelle ore notturne per seguire i movimenti del nemico ».

In esecuzione a quanto sopra una sezione di Ct venne inviata a pendolare nelle acque a ponente di Trapani, mentre tre squadriglie di Mas erano mandate in agguato notturno nel Canale di Sicilia. L'impiego di queste unità sottili non esercitò però alcuna influenza sull'andamento delle operazioni, perché lo stato del mare le obbligò quasi tutte a rientrare alle basi.

Durante la notte, inoltre, per rinforzare i già disposti sbaramenti insidiosi, furono dislocati: 1 Sm nel Mediterraneo Occidentale, 2 Sm a ponente e altri 2 a levante di Malta. Pertanto il mattino del 15 giugno erano in agguato nei pressi di Malta e nel Mediterraneo Occidentale 20 Sm.

La 7^a Divisione, come si è veduto, era giunta a Palermo alle 08.30 del 14, restandovi pronta a muovere in 3 ore dall'ordine di partenza.

Alle 10.40 partì da Supermarina per l'Amm. Da Zara e per Marina Messina il seguente ordine: « *Eugenio* e *Montecuccoli* con *Oriani*, *Gioberti*, *Ascari*, *Vivaldi*, *Malocello*, *Zeno*, *Premuda* si trovino domattina 15 alle 05.00 a 5 miglia sud Pantelleria scopo attaccare convoglio nemico dopo suo transito Canale Sicilia. Evitare impegnarvi con forze superiori. Sommergibili nazionali operano tra meridiani 13° e 13° 40' e paralleli 35° 40' e 36° 20'. Disposta protezione aerei da caccia e scorta notturna. Marina Messina disponga scorta aerea antisom. Comando 7^a Divisione impartisca ordini diretti Ct *Premuda* ».

Il contenuto di questo dispaccio fu così parafrasato e commentato in anticipo per telefono alle 10.30 dall'Amm. Sansonetti (Sottocapo di S. M. della Marina) all'Amm. Da Zara:

« Il convoglio di levante è affidato a Iachino. Il convoglio di ponente a te. Da comunicazioni sull'ultimo avvistamento a ponente, si suppone che il convoglio sarà alle ore 14 presso La Galite e tenterà il passaggio notturno.

« Si ritiene che la Nb e le Pa lo lasceranno prima del tramonto, ma che sarà certo accompagnato da qualche incrociatore. I 4 o 5 incrociatori dovrebbero essere 2 del tipo "Dido", 1 pro-

babilmente contraereo e 1 imprecisato. Prima di sera sapremo qualche cosa di più preciso.

« Concetto operativo: trovarti alle ore 5 a 10 miglia per sudest da Pantelleria; se il nemico è in prevalenza agire con manovra e con nebbia in modo che potresti ridossarti a Pantelleria.

« Ho dato ordine alla sq. « Vivaldi » [che era a Napoli] di essere per le 10 a Palermo. Ho dato ordine al *Premuda* [che era a Trapani] di essere pronto a muovere alle 18. Prendi diretti accordi coll'Amm. Barone [Comandante M. M. in Sicilia]: per il *Premuda*; per evitare l'incontro col convoglio "Augustea" [che era in arrivo da Tripoli]; per le due Tp di scorta a tale convoglio che potranno essere utilizzate per l'agguato K.4 [nelle acque costiere tunisine, da Kelibia per 10 mg. verso sud].

« E' stato richiesto il massimo appoggio della caccia aerea nazionale.

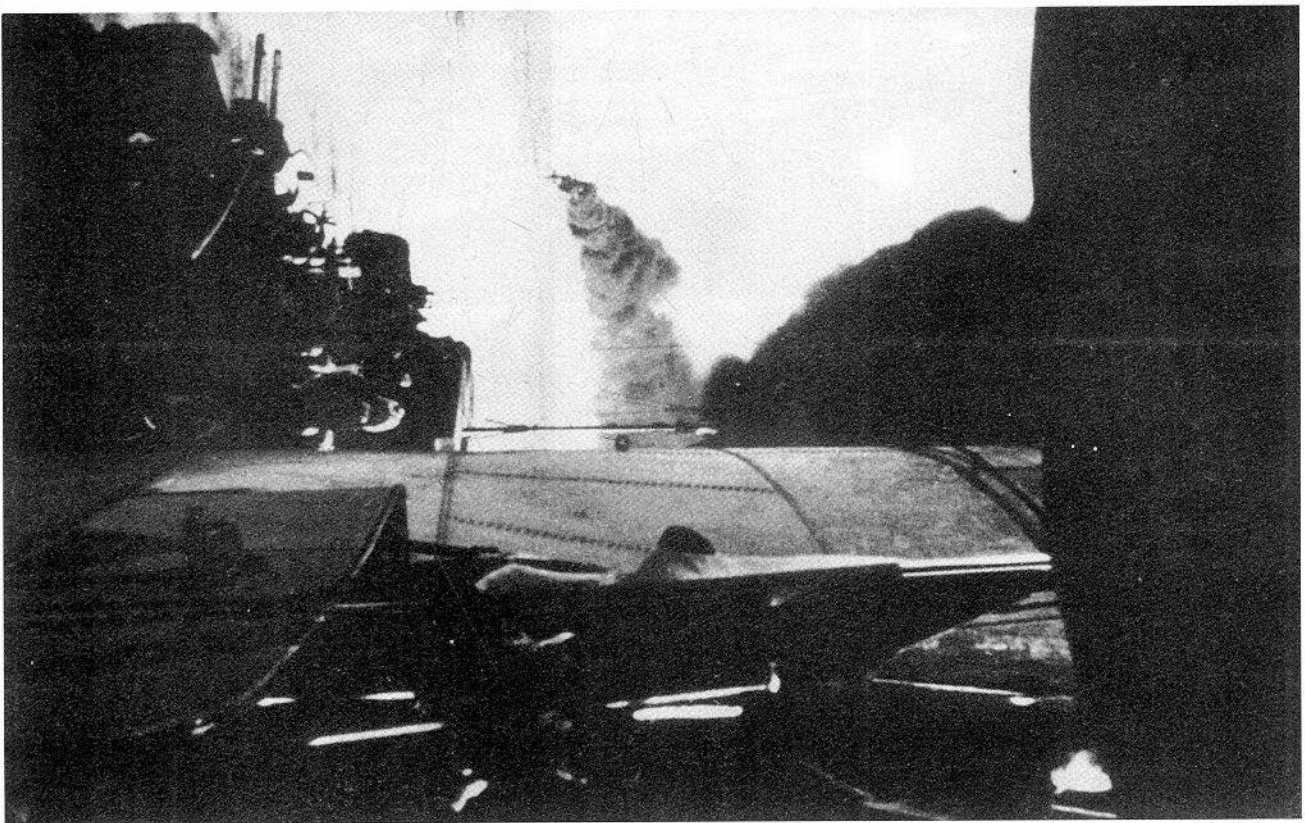
« Questa notte cercheremo di farti seguire da un apparecchio notturno, che possa distogliere l'attenzione del nemico ».

La 7^a Divisione, scortata da una sezione di cacciatori Cr.42, lasciò il porto di Palermo alle 19.24 del 14 giugno, riunendosi col *Premuda* che aveva lasciato Trapani alle 17.45. Come si è già detto, i Ct *Zeno* e *Gioberti* ritornarono poco dopo in porto per inconvenienti alle macchine motrici, e quindi la 7^a Divisione proseguì con 2 Il e 5 Ct.

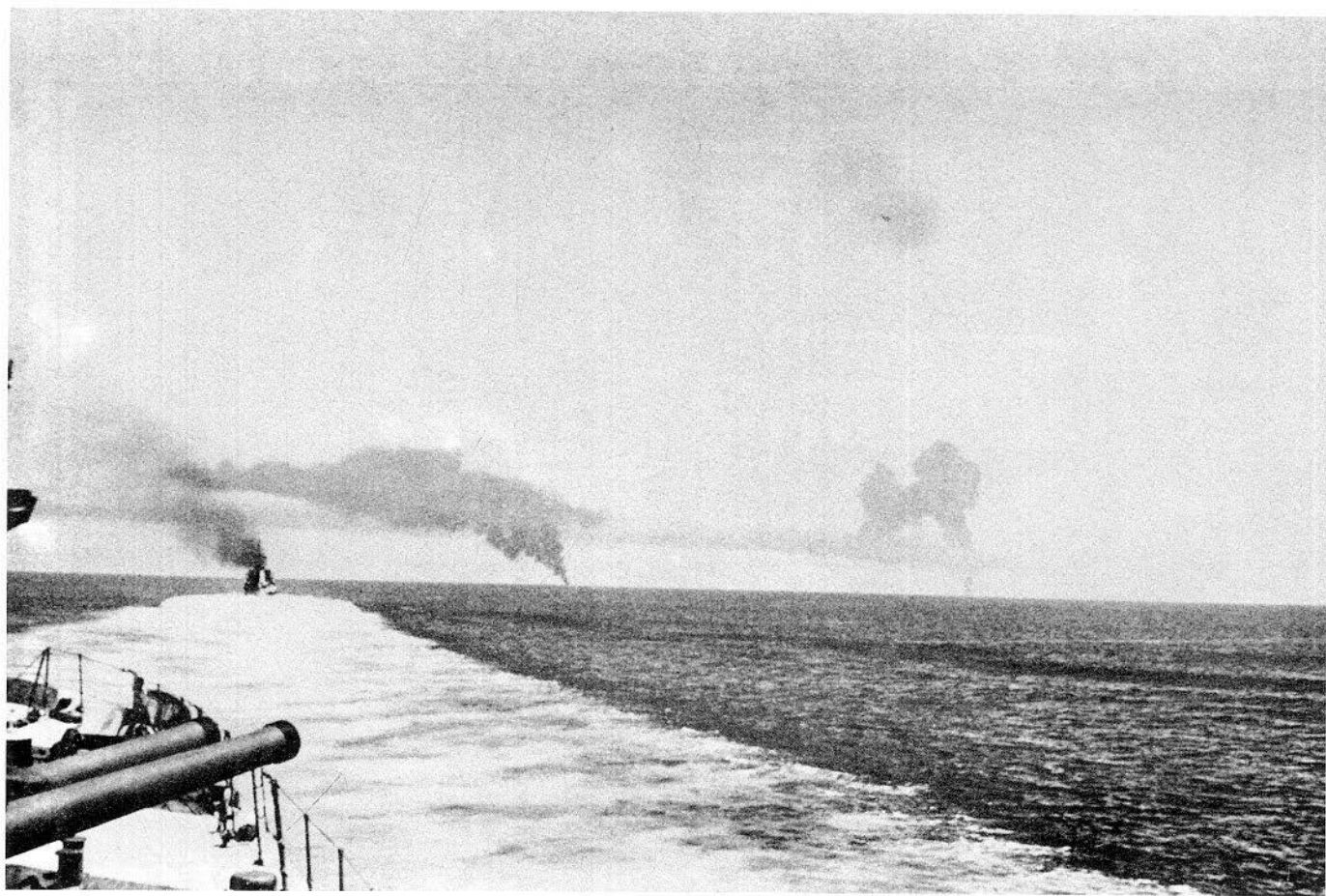
L'uscita in mare della Divisione non sfuggì alla ricognizione britannica che l'avvistò alle 20.25 al largo di Palermo, senza però che il ricognitore potesse seguirla per determinare la sua definitiva direttrice di marcia.

L'Amm. Leatham di Malta giudicò che la Divisione italiana fosse diretta verso levante per riunirsi col grosso delle F.N. che aveva lasciato Taranto la stessa sera e — in base a questo giudizio — dispose un pattugliamento aereo sopra lo Stretto di Messina, mentre fu approntato a Malta un reparto di aerei siluranti da inviare all'attacco se la ricognizione avesse ripreso contatto con essa.

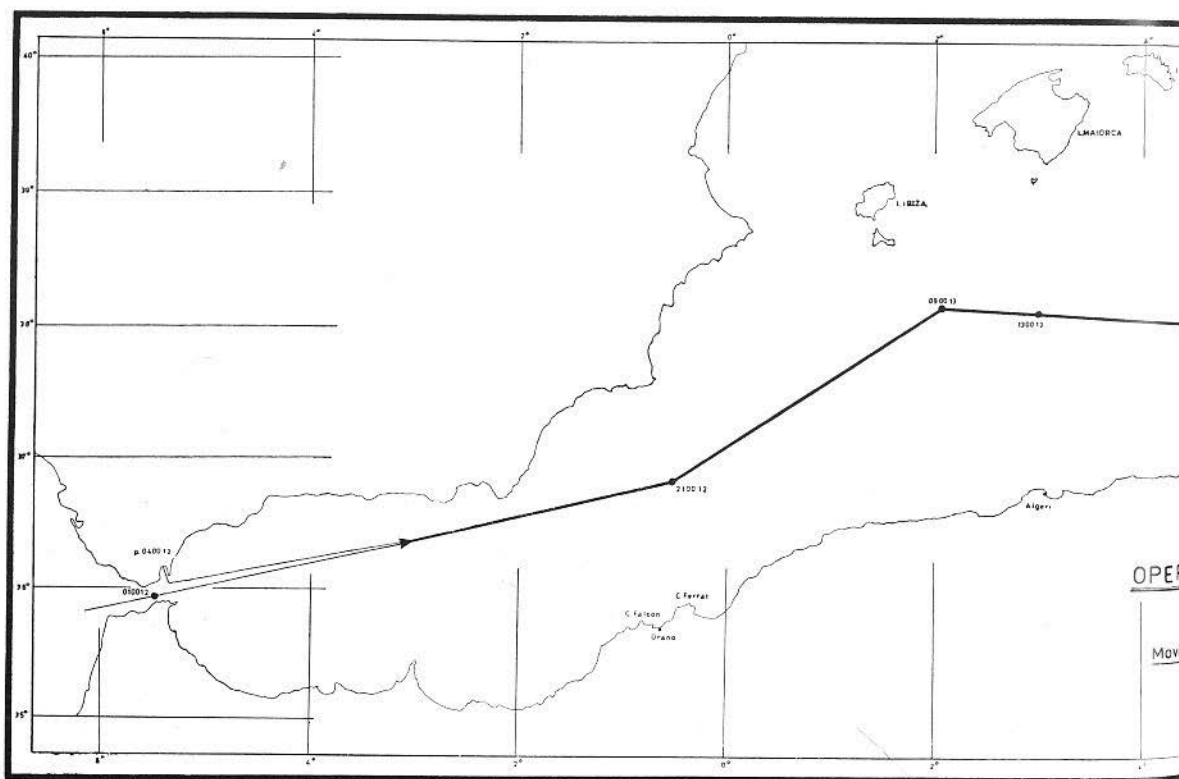
L'Amm. Curteis, che stava navigando verso Gibilterra, ricevette la notizia dall'Amm. Leatham alle 22.15. Gli si presentò subito il problema se inviare oppur no rinforzi alla Forza X, che disponeva di un solo piccolo Inc c.a. e di 9 Ct in buona parte vincolati alla scorta dei P.fi, diminuendo la protezione delle Pa. Egli decise negativamente, così ragionando:

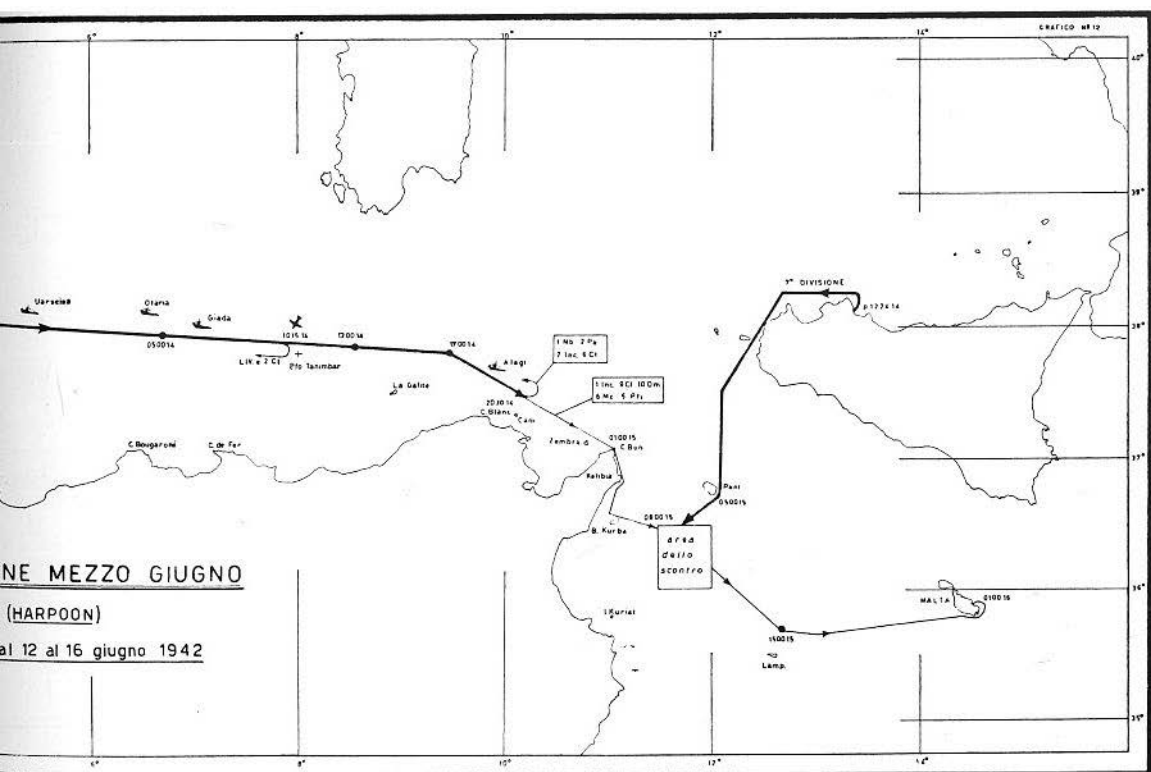


Scontro di Pantelleria: particolare di un Ct impegnato



Scontro di Pantelleria: il *Bedouin* prossimo ad affondare





« Non ritenni che la forza italiana avrebbe diretto per ponente per attaccare il convoglio di notte.

« Non ritenni altresì che tale forza sarebbe entrata nella zona nella quale il convoglio si sarebbe trovato all'alba, dato che avevo nozione che gli Italiani evitavano questa zona per non esporsi ad attacchi aerei da Malta.

« Giudicando dai passati incontri cogli Italiani, la scorta del convoglio era sufficientemente forte per impedire loro di provocare qualche danno al convoglio e, coll'aggiunta del pericolo aereo, essi si sarebbero tenuti lontani. Secondo le intenzioni originali la Forza X avrebbe dovuto consistere di soli Ct, ed io avevo aggiunto il *Cairo*.

« La Forza W all'alba del 15 giugno sarebbe stata ancora a sole 130 miglia dalle basi aeree della Sardegna, ossia entro il raggio d'azione di facili attacchi aerei. Inoltre erano molto probabili attacchi notturni di aerosiluranti. L'*Eagle* e l'*Argus* sarebbero state estremamente vulnerabili senza l'aiuto della difesa c.a. degli incrociatori.

« A mezzanotte la Forza W era a 162 miglia dal punto che il convoglio avrebbe raggiunto all'alba e gli incrociatori, che avessi inviati, avrebbero dovuto marciare ad una media di 24 nodi lungo rotte che comportavano un tratto di navigazione molto pericoloso: nel complesso un'impresa azzardosa.

« Colla forza disponibile una decisione era un giuoco d'azzardo: se il *Liverpool* fosse stato presente, non avrei avuto dubbio alcuno ».

Come si vede, il ragionamento fu completamente errato per quanto concerneva le nostre decisioni circa l'impiego della 7ª Divisione; ed errata fu anche l'ipotesi dell'Amm. Leatham.

La Forza X si era separata dalla Forza W, precisamente alle 20.15 del 14 nel punto 36 miglia per 10° dall'Isola dei Cani e dopo l'attacco subito alle 21.05 non fu più molestata.

Scrisse tuttavia nel suo rapporto il Comandante Hardy: « Durante la notte fu osservato un certo numero di illuminanti muniti di paracadute, lanciati dal lato del mare [ricordiamo che egli navigava sotto la costa tunisina] e fu ritenuto che il nemico stesse cercando il convoglio, pensando che esso fosse passato a nord dell'isola Zembra. Poteva anche darsi che il suo scopo fosse quello di

indicare a forze di superficie la posizione del convoglio rispetto a loro ».

Questa frase potrebbe far pensare che il comandante Hardy fosse anch'egli al corrente dell'uscita in mare della 7ª Divisione: ma sembra alquanto arbitrario supporlo, supporre soprattutto che egli — al contrario dei due ammiragli — pensasse davvero ad un incontro colle navi italiane. E' più probabile che, riferendosi a forze di superficie, egli pensasse a naviglio silurante in agguato notturno.

La navigazione della Forza X proseguì indisturbata fino all'alba. Soltanto, poco dopo le ore 1 del 15 alcuni Ct spararono su qualche cosa che si profilava vicino a terra; ma si capì ben presto che doveva trattarsi del relitto dell'*Havock*.

d) *Lo scontro di Pantelleria*. (Grafici n. 13 e 14)

I due reparti navali, che stavano per incontrarsi all'alba del 15 a sud di Pantelleria, continuarono indisturbati la navigazione per tutta la notte.

La Forza X, dopo l'incidente dei colpi sparati per equivoco contro il relitto dell'*Havock*, proseguì sotto la costa fino all'altezza del Banco Kurba e poi diresse per sudest, sempre alla velocità di 12 nodi.

Alle 23.50 del 14 l'Amm. Da Zara ricevette la notizia che la Nb e le due Pa avevano invertito la rotta al tramonto. Due minuti dopo un messaggio di Supermarina lo informò che il convoglio in rotta verso Malta comprendeva 1 o 2 incrociatori, 10 Ct e 4 o 6 piroscafi (1).

Alle 02.52 del 15 l'Amm. Da Zara fu avvertito da Supermarina che « il convoglio potrebbe essere leggermente in anticipo ».

Pertanto egli ordinò ai suoi incrociatori di tenersi pronti a catapultare gli aerei dalle 05.00 in poi per esplorare la zona compresa fra i paralleli 35° e 36° e fra i meridiani 12° e 13°.

(1) Circa questo messaggio riteniamo opportuno mettere in chiaro:

- che nella relazione dell'Amm. Da Zara è indicato in arrivo sull'*Eugenio di Savoia* alle 23.52 del giorno 14;
- che nell'elenco dei messaggi ricevuti sull'*E. di Savoia*, allegato alla relazione, è viceversa indicato in arrivo alle 01.03 del giorno 15 e porta il protocollo orario di partenza delle 23.55. Era molto lungo e riassumeva gli avvenimenti accaduti nei due bacini del Mediterraneo, concludendo colla notizia che direttamente interessava la 7ª Divisione.

Conviene osservare che al centro di questo rettangolo si trovano le isole Pelagie: Lampedusa e Lampione.

Alle 04.35, avvicinandosi alla zona di probabili incontri col-l'avversario, l'Ammiraglio dispose i Ct come segue: 10^a sq. (*Oriani* - *Ascari* - *Premuda*) di prora agli incrociatori; 14^a sq. (*Vivaldi* - *Malocello*) di poppa.

Egli prese questa decisione in considerazione della scarsa velocità massima della 14^a squadriglia, pensando d'impiegarla per l'attacco ai piroscafi.

Alle 04.40 assunse rotta 180° e alle 05.05 portò la velocità a 24 nodi.

Dal canto suo il comandante Hardy aveva nuovamente disposto i piroscafi su due colonne precedute dal *Cairo* e aventi i 5 Ct di Squadra dell'11^a sq., col *Bedouin* in testa, in servizio di scorta sul lato destro, i 4 « Hunts » (12^a sq.), col *Blankney* in testa, sulla sinistra e tutti i dragamine di poppa.

Riassumendo, nell'imminenza dello scontro le due opposte formazioni erano così costituite:

- Forza X: 1 Inc c.a. da 4200 tonn., 9 Ct, 10 Dm, 5 P.fi.
- 7^a Divisione: 2 Inc da 7000 tonn.; 5 Ct.

I potenziali offensivi erano rispettivamente:

- Forza X: 22 pezzi da 120 mm, 36 da 102 mm, 4 da 114 mm, 58 lanciasiluri.
- 7^a Divisione: 16 pezzi da 152 mm, 4 da 149 mm (*Premuda*), 20 da 120 mm, 12 da 100 mm, 40 lanciasiluri.

Il primo avvistamento fu eseguito da un Beaufighter che, provenendo da Malta stava andando a prendere posizione di scorta nel cielo della Forza X. L'aereo alle 05.20 segnalò al *Cairo* per radiotelefono la presenza al traverso a sinistra e alla distanza di 15 miglia di 2 incrociatori con 4 Ct.

In quel momento la formazione inglese si trovava 25 miglia a sudovest di Pantelleria, con rotta 130° e velocità 12 nodi.

Poco dopo le navi italiane furono avvistate dal *Cairo* in direzione 75°, a 10 miglia di distanza con rotta apprezzata in 150°. Il *Cairo* lanciò al convoglio il segnale di avvistamento alle 05.31. I nostri incrociatori furono apprezzati della classe « Condottieri » e i Ct furono accertati per 5 anziché 4.

All'avvistamento il *Bedouin* ricevette libertà di azione per attaccare il nemico col gruppo dei Ct di Squadra.

Quest'ordine era in armonia col piano d'azione che il comandante Hardy aveva già studiato e discusso coi suoi comandanti: lanciare, cioè, i Ct di Squadra all'attacco appena avvistato il nemico, mentre egli col *Cairo* e colla 12^a sq. Ct « Hunt » avrebbe occultato con dense cortine di nebbia il convoglio contemporaneamente dirottato verso la costa tunisina.

Così, mentre l'11^a sq. andava all'attacco passando con non facile manovra di prua al convoglio che intanto aveva avuto l'ordine alle 05.45 di accostare verso la costa, il *Cairo* — prevedendo che la Divisione italiana avrebbe immediatamente portato a fondo il suo attacco — la impegnò aprendo il fuoco alle 05.50 insieme colla 12^a sq., col criterio di mascherare subito il convoglio e di guadagnare tempo con un'azione ritardatrice, nella speranza che un reparto di aerei siluranti fosse inviato da Malta.

Intanto la 7^a Divisione era stata raggiunta alle 05.20 dalla prima pattuglia di cacciatori (1) e aveva a sua volta avvistato alle 05.30 la Forza X sul rilevamento 270° alla distanza di circa 20 mila metri: stimò che questa comprendesse 6 piroscafi, 12 unità sottili (Ct e Cv) e 2 Inc in testa alla formazione. *Eugenio* e *Montecuccoli* ebbero ordine di aprire il fuoco contro i due presunti incrociatori. Le prime salve, per concorde testimonianza documentaria dei due avversari, partirono alle 05.39, mentre la 7^a Divisione da qualche minuto marciava a 28 nodi.

In realtà le due navi contro cui fu aperto il fuoco dagli incrociatori italiani erano il *Bedouin* e il *Partridge*, i due Ct in testa alla 11^a squadriglia: probabilmente l'Amm. Da Zara credette di avere di fronte incrociatori, perché i Ct di Squadra dislocavano circa 1900 tonn. contro circa 1000 tonn. degli « Hunt ».

Da quel momento lo scontro proseguì, protraendosi per circa 10 ore con varie fasi ed intervalli, in una densa atmosfera di cortine di nebbia che rese difficile, da ambo le parti, un'esatta valutazione delle circostanze, dei movimenti e del riconoscimento delle unità partecipanti. Si deve inoltre tener conto che durante l'azione

(1) Secondo il rapporto di Superaereo, dalle 05.20 fino al tramonto la 7^a Divisione ebbe quasi ininterrottamente la protezione della caccia aerea, nella quale furono avvicendati 117 apparecchi.

navale si svolsero anche azioni aeree, il che aumentò le difficoltà di apprezzamento della situazione e di condotta del tiro.

Il gruppo *Cairo-12^a sq.* Ct ritardò a rispondere al fuoco fino alle 05.50, sebbene dopo la prima salva italiana caduta corta già la seconda fosse a cavallo del *Cairo*, perché i pezzi da 102 mm di cui il gruppo era armato non avevano gettata sufficiente per rispondere. « Anzi — scrisse il comandante Hardy — il *Cairo* sparò a intermittenza nel corso dell'azione, più che altro per effetto morale, dato che il nemico non fu mai entro la portata utile dei pezzi da 102 mm ».

L'Amm. Da Zara portò entro le 05.44 la velocità delle sue navi a 32 nodi, ed a tale ora accostò verso l'avversario per serrare la distanza e rendere il tiro più efficace, concentrandolo contro i Ct che — guidati dal *Bedouin* — venivano all'attacco.

Alle 05.48 il *Vivaldi* comunicò che la 14^a squadriglia non poteva marciare a più di 28 nodi: stava infatti scadendo di poppa agli incrociatori. Allora l'Amm. Da Zara, non ritenendo possibile ridurre la velocità in quel momento di crisi determinata dall'attacco dei Ct britannici, alle 05.50 ordinò al *Vivaldi* e al *Malocello* di attaccare i piroscafi, come aveva già prestabilito.

Egli intanto si proponeva di tagliare la rotta, cogli incrociatori e colla 10^a sq. Ct, alla formazione avversaria, di aggirarla e di attaccare il convoglio dalla parte opposta.

I due Ct *Vivaldi* e *Malocello* diressero subito verso i fumi del convoglio, ma si trovarono di fronte ai 4 « Hunt » emersi improvvisamente dalla nebbia e che aprirono subito il fuoco; al loro tiro venne ad aggiungersi quello dei 5 « Bedouin » (che stavano ancora avvicinandosi per attaccare i nostri incrociatori) e i nostri due Ct vennero così a trovarsi impegnati da 9 Ct. Proseguirono egualmente verso il convoglio, e alle 06.00 — giudicando impossibile avvicinarsi ulteriormente — lanciarono due siluri per ciascuno contro i mercantili più vicini, dalla distanza di 5800 metri. Continuarono poi a sparare alternativamente sui piroscafi (quando visibili dietro la nebbia) e sui Ct avversari, dai quali continuava a partire un tiro nutrito e centrato. Alle 06.15, colpito da un proietto nel locale della motrice di prora, il *Vivaldi* dopo cinque minuti si fermò, anche con avaria alla manovra del timone. I Ct avversari intensificarono l'offesa contro di esso, avvicinandosi fino a 4500 metri: contro il più vicino (che aveva sulla prora il distin-

tivo « H.68 ») lanciò due siluri, che però non colpirono, mentre il *Malocello* gli evoluiva intorno per occultarlo con nebbia, continuando a sparare. Anche i Ct inglesi lanciarono due siluri, che passarono di poppa all'unità immobile. Il suo comandante (C. V. Ignazio Castrogiovanni) segnalò: « Combatterò fino all'ultimo. Viva il Re! ». Fortunatamente i Ct inglesi desistettero dall'attacco allontanandosi verso sud ed il *Vivaldi*, avendo potuto rimettere in moto la macchina di poppa, cominciò a navigare lentamente verso Pantelleria scortato dal *Malocello* (C. F. Mario Leoni).

Questa vicenda, il cui protagonista italiano fu il *Vivaldi*, era durata quasi mezz'ora: alle 06.20 era rimasto immobilizzato, come si è detto; alle 06.46 aveva potuto rimettere in moto.

Nel frattempo la 7ª Divisione aveva continuato il combattimento contro i Ct dell'11ª squadriglia condotta dal *Bedouin*, ai quali si stava riunendo il *Cairo* dopo avere in primo tempo manovrato coi Ct tipo « Hunt » per mascherare il convoglio e impegnare la 7ª Divisione.

I Ct inglesi, decisi a impedire che le nostre navi potessero portarsi sul convoglio, svilupparono un fuoco intensissimo costringendole a continue accostate. All'inizio dell'azione il *Montecuccoli* fu colpito da un proietto nel quadrato ufficiali, che produsse lievi danni ma ferì colle schegge proiettate anche nei locali vicini otto persone, cinque delle quali gravemente. Anche l'*Eugenio di Savoia* ebbe danni insignificanti, ma due morti, da un colpo che raggiunse lo scafo vicino al galleggiamento in corrispondenza dell'infermeria.

Il fuoco si protrasse intensissimo impegnando tutti i calibri: l'osservazione del tiro, anche se agevolata all'inizio dalle codette luminose visibili all'alba, fu resa difficile dalle persistenti cortine di nebbia.

Un colpo cadde sulle sovrastrutture prodiere del *Cairo* senza procurargli danni compromettenti l'efficienza della nave.

Intorno alle 06.15 il *Bedouin* e il *Partridge*, che erano in testa alla squadriglia, furono entrambi colpiti gravemente (il primo più del secondo) e immobilizzati. Allora il *Cairo* continuò nell'azione coi rimanenti 3 Ct di Squadra: l'*Ithuriel* impegnò il *Montecuccoli* (giungendo anche a distanza di tiro utile delle mitragliere da 40 mm), mentre *Marne* e *Matchless* impegnarono *Oriani* e *Ascari*.

Quasi contemporaneamente alla messa fuori causa dei due Ct inglesi, e precisamente alle 06.17, l'Amm. Da Zara — conscio della situazione critica in cui si trovava il *Vivaldi*, che gli aveva prima chiesto sostegno e poi segnalato che era rimasto fermo in mezzo al mare — giudicando insufficiente la protezione del *Malocello*, decise d'inviare in suo soccorso la 10^a sq. Ct e di proseguire l'azione coi soli incrociatori. Nella sua relazione egli così motivò questa importante decisione: « Considero la situazione del *Vivaldi* assai precaria e la scorta del solo *Malocello* insufficiente... Decido allora di riunire tutti i Ct in un unico gruppo la cui consistenza, mentre dà maggiore protezione al *Vivaldi*, può costituire anche una seria minaccia al convoglio. Coi due incrociatori, invece, decido di avvolgere la formazione nemica e di puntare sui piroscafi, ottenendo così sia di alleggerire un'eventuale pressione sui miei Ct sia di puntare direttamente all'obiettivo principale dello scontro. Occorre, naturalmente, affrontare il rischio di combattere senza alcuna unità di scorta ».

Perciò *Oriani*, *Ascari* e *Premuda*, accostando sulla dritta alle 06.18 diressero verso nord, incontrandosi in breve coi 4 « Hunt », che sbarravano loro la rotta. Allora il comandante della squadriglia (C. V. Riccardo Pontremoli), giudicando di non poter allontanarsi senz'altro per levante data la presenza dello sbarramento italiano di mine « 7.AN », diresse per sud allo scopo di aggirarlo dal lato meridionale e di raggiungere il *Vivaldi* risalendo lo sbarramento dal lato di levante. Alle 07.55 la 10^a e la 14^a sq. Ct erano riunite ed esamineremo più innanzi che cosa accadde a ciascuna di loro. Per ora diciamo soltanto che alle 09.05 l'*Oriani* ricevette l'ordine di riunirsi nuovamente cogli incrociatori lasciando un Ct di scorta al *Vivaldi*, in aiuto al *Malocello*. Esegui l'ordine alle 09.30, lasciando sul posto il *Premuda* (C. F. Mario Bartalesi) che era a corto di combustibile per non essersi potuto rifornire al completo a Trapani a causa di deficienza di nafta in quella base.

Rimasto coi due incrociatori a fronteggiare la Forza X, l'Amm. Da Zara manovrò col criterio tattico da lui così esposto: « Alle 06.39 la formazione nemica che si trova sul rilevamento 0° dalla 7^a Divisione accosta per ESE, mentre un fuoco d'inferno — centratissimo — si rovescia sui nostri incrociatori. E' palese l'intenzione del nemico di tentare il passaggio verso levante a tutti i

costi. Assumo quindi rotta 180° per aumentare un po' le distanze ed evitare improvvisi attacchi dei Ct, ed alle 06.45 accosto per rotta 90° allo scopo d'impedire al convoglio di sfilarsi verso levante, ma di riavvolgere anzi la sua testa per obbligarlo ad invertire nuovamente la rotta ».

Alle 07.05 egli, stimando insufficienti le sue forze per distruggere una così numerosa formazione di navi, chiese all'Aeronautica della Sicilia il concorso di aerei e proseguì la sua manovra, secondo il percorso indicato nel grafico n. 13, che lo portò a riavvicinarsi all'avversario e poi a ritornare verso levante, decidendo finalmente alle 08.15 circa — quando non vedeva più il nemico che nel frattempo si era allontanato verso nord, sempre coperto da una atmosfera nebbiosa — di aggirare lo sbarramento « 7.AN » da sud, rimontarlo e ritornare poi verso ponente per impedire un eventuale tentativo inglese di dirigere verso Malta passando a nord dello sbarramento, come poteva far presumere l'allontanamento verso nord delle forze di protezione del convoglio.

In proposito egli così scrisse, riferendosi alla fase svoltasi fra le 07.37 e le 11.05:

« Il contatto col nemico è oltremodo difficile per la persistenza della nebbia; decido quindi di riprendere posizione a levante di esso per impedire in ogni caso la sua marcia verso Malta... Alle 07.54 trasmetto a Supermarina il seguente telegramma: « Iniziato tiro ore 05.38 alt Serrato distanze at 6500 metri alt Colpiti 1 Inc e 3 Ct alt Ore 07.00 sospeso tiro perché nemico si allontanava facendo nebbia alt Esaurito munizionamento a granata alt Cerco riprendere contatto alt 074015 ». Alle 08.14 il nemico è completamente fuori vista. Il mio pensiero assillante è che non debba procedere assolutamente verso levante. Poiché il convoglio si trova decisamente verso nord del parallelo che delimita l'estremo sud dello sbarramento "7.AN" faccio l'ipotesi che il nemico tenti il passaggio verso levante aggirandone l'estremo nord. Decido quindi di risalire lo sbarramento da levante, pensando che se in tale fase riprendo contatto posso anche sperare di attirare il nemico sullo sbarramento. Perciò alle 08.15 comunico a Supermarina la mia posizione e l'intenzione di trascinare il nemico sullo sbarramento... Alle 09.30 chiedo al Comando Aeronautica Sicilia l'esplorazione... e contemporaneamente invio a Supermarina la seguente comunicazione: « Pausa combattimento alt Cerco sviluppare piano esposto

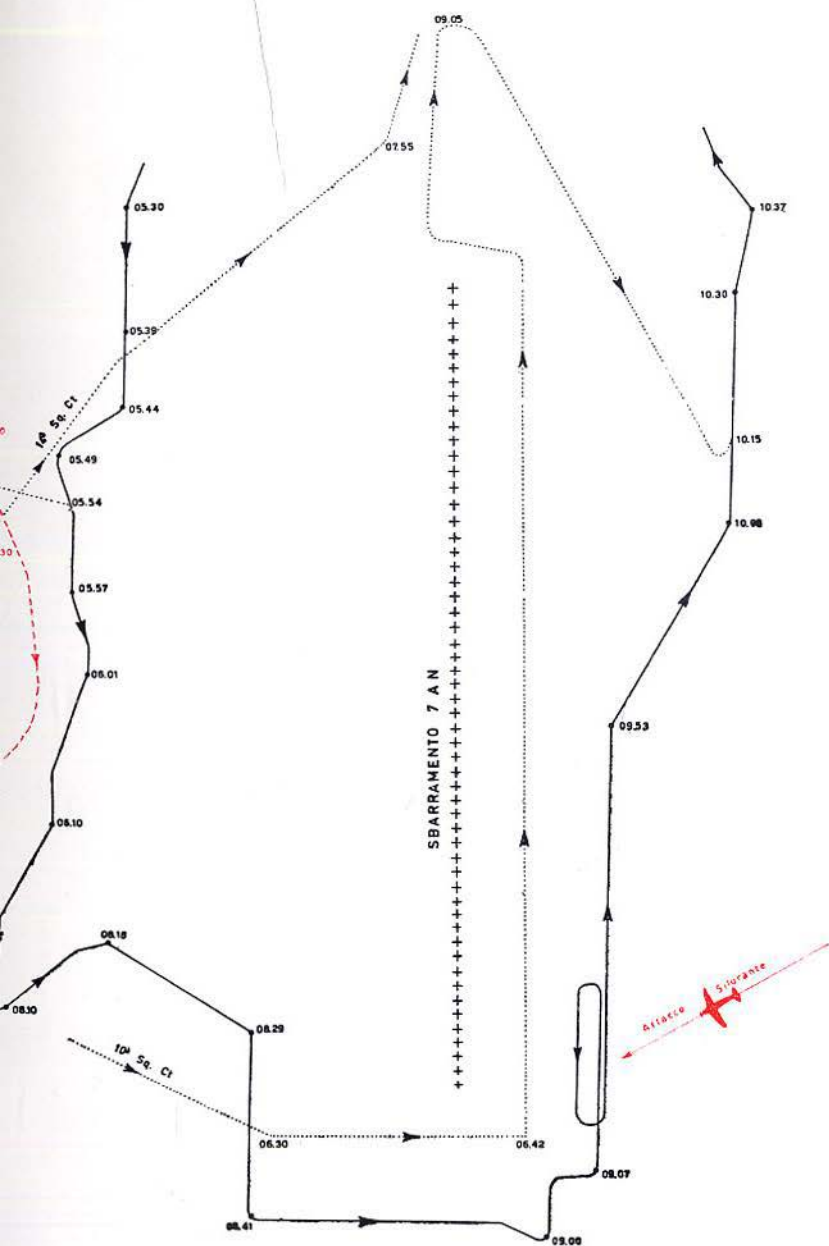
SCONTRO DI PANTELLERIA

FASE ANTIMERIDIANA

- CONVOGLIO
- 11^a SQUADRIGLIA DI INGLESI
- 12^a SQUADRIGLIA DI INGLESI
- IL CAIRO
- VII DIVISIONE

Scala in miglia 0 1 2 4 6 8 10





precedente comunicazione alt *Eugenio* e *Montecuccoli* colpiti leggermente con morti a bordo ». Alle 09.35 un aerosilurante tipo Beaufort si porta a distanza ravvicinata di prora a dritta, nonostante il violento fuoco di sbarramento, ed esegue il lancio che viene sventato colla manovra. Alle 09.54 chiedo immediato intervento aerei da caccia e alle 10.12 domando all'Aeronautica Sicilia se e dove bombardieri avrebbero trovato il convoglio... Alle 11.05, risalito lo sbarramento, ordino rotta 270° ». (Grafico n. 14) (1).

Intanto alle 10.15 la sezione dei Ct *Oriani-Ascari* si era riunita cogli incrociatori, accodandosi ad essi, dopo aver subito l'attacco di un aereo silurante alle 09.48: attacco sventato col tiro c.a. e colla manovra.

Ecco le vicende dei reparti inglesi, verificatesi nel frattempo.

Alle 06.05 il convoglio, che in quel momento non aveva l'appoggio della difesa c.a. del *Cairo*, era stato attaccato da otto Ju.87 in picchiata che avevano affondato il P.fo *Chant* con tre bombe e suscitato vasti incendi sulla petroliera *Kentucky*; uno dei velivoli era stato abbattuto. La petroliera era stata presa a rimorchio dal Dm *Hebe*. Il capo convoglio aveva accostato alle 06.50 verso sudest, nella speranza di poter continuare verso Malta sotto la protezione della Forza X che stava combattendo contro le unità italiane, ma alle 07.40 per ordine del C. V. Hardy il convoglio aveva diretto nuovamente verso nordovest, accostando alle 09.00 per sud ed alle 09.30 per rotta 130°.

Ed ora lasciamo la parola al comandante Hardy, riprendendo la sua esposizione da qualche tempo prima.

« Alle 07.22 sia i Ct di Squadra sia quelli da scorta erano riuniti presso il *Cairo*: frattanto il nemico aveva accostato verso nord e stava stringendo le distanze. Alle 07.40 il nemico accostò verso nordest, mentre il *Cairo* coi Ct dirigeva press'a poco su rotta parallela [e il convoglio verso nordovest, come or ora è stato detto]. Verso le 08.00 il *Cairo* ricevette sul lato dritto un colpo da 152, che penetrò in un deposito di nafta e in un doppio fondo.

(1) Per scrupolo di esattezza, si precisa che le ore indicate per le comunicazioni fatte dall'Amm. Da Zara non sono quelle da lui indicate nel rapporto di missione, ma quelle contenute nei protocolli orari con cui si chiudono i vari messaggi da lui inviati. Probabilmente le ore del rapporto si riferiscono agli istanti in cui l'Ammiraglio pensò di fare le comunicazioni; ma dal punto di vista operativo le ore che contano sono quelle in cui le comunicazioni sono partite dopo compilate.

Il locale di macchina cominciò ad allagarsi, ma fu possibile contenere l'entrata dell'acqua usando la pompa di esaurimento da 790 tonn. Il proietto non era esploso, rimanendo nel deposito di nafta dove fu scoperto più tardi: qualora fosse esploso, chissà quali seri danni avrebbe riportato la nave (1).

« Alle 08.00 il *Bedouin*, che era allora a rimorchio del *Partridge* [che aveva potuto riparare sufficientemente bene le sue avarie], mi aveva informato che intendeva dirigere verso ponente, ma io gli ordinai di andare verso il convoglio considerando che così avrei potuto dargli migliore protezione.

« Alle 08.30 il nemico si allontanò verso levante e in conseguenza accostai verso nordovest per raggiungere il convoglio.

« Verso le 09.30 raggiunsi il convoglio e ricostituii la scorta. La situazione era allora la seguente: *Troilus*, *Orari* e *Burdwan* indenni, *Kentucky* danneggiato e a rimorchio dell'*Hebe*, scortato dal *Rye* e dal *Hythe*. Il *Chant* era affondato.

« ...Solo verso le 08.30 era stato possibile stabilire le comunicazioni con una sezione di *Beaufighter* notturni. Da quell'ora la caccia di Malta provide un continuo servizio di scorta, ad eccezione di due brevi periodi di circa 10 minuti quando i cacciatori — essendo stati impegnati col nemico — dovettero far ritorno alle loro basi, senza attendere gli aerei del turno successivo, avendo finito le munizioni ed essendo a corto di carburante. E' stata una sfortunata coincidenza, o forse non soltanto una coincidenza, che gli attacchi si siano verificati proprio in questi due periodi.

« Mentre stavo considerando che cosa si poteva fare nei riguardi della *Kentucky*, la velocità del convoglio fu ridotta. Alle 09.33 avevo ardinato all'*Ithuriel* di prendere a rimorchio la *Kentucky*, sperando che fosse possibile ottenere una velocità di 10 o 11 nodi, mentre continuando il rimorchio con l'*Hebe* la massima velocità non poteva superare 6 nodi. Ripensandoci, annullai l'ordine perché, in presenza della minaccia sempre imminente delle forze nemiche, non potevo permettermi di immobilizzare uno dei tre Ct di Squadra rimasti disponibili.

(1) Ricordiamo che poco prima gli incrociatori avevano esaurito il munizionamento a granata; le palle perforanti non esplodevano se non incontravano all'urto una resistenza sufficiente a far funzionare le loro spolette ritardate. Ciò costituì la fortuna del *Cairo*.

« Un attacco in picchiata di tre Ju.87 si delineò alle 09.40, ma i velivoli furono allontanati prima che lanciassero le bombe dalla caccia e dal fuoco c.a.

« Alle 10.20 si pronunciò un pesante attacco di bombardieri in quota e in picchiata, eseguito da Ju.88 e Ju.87: erano stati individuati in avvicinamento col Radar, ma disgraziatamente i nostri caccia si eran dovuti allontanare per rifornirsi dopo l'attacco precedente... Nell'attacco delle 10.20 il *Burdwan* ebbe una bomba molto vicina e restò seriamente danneggiato, tanto che ordinai al Ct « Hunt » *Badsworth* di prenderlo a rimorchio...

« La situazione era allora la seguente: due navi del convoglio intatte (*Troilus* e *Orari*); la *Kentucky* a rimorchio, a una certa distanza di poppa alla formazione e navigante a 4-6 nodi; il *Burdwan* smantellato e in procinto di prepararsi all'autoaffondamento, mentre il *Badsworth* gli si manteneva vicino; il *Bedouin* inutilizzato a rimorchio del *Partridge* si stava avvicinando a 8 nodi da levante al convoglio.

« Il convoglio era allora a circa 150 miglia da Malta ed io mi trovai a dover decidere se continuare ad una velocità di circa 6 nodi, tentando di portare in porto le navi danneggiate (*Kentucky*, *Burdwan*, *Bedouin*), oppure se accettare la perdita dei due mercantili danneggiati e procedere alla massima velocità di 14 nodi, sostenibile dai due piroscafi indenni.

« Nel prendere le mie decisioni considerai i seguenti due punti:

- fino a quando non fossimo giunti a 50 o 60 miglia da Malta la scorta aerea sarebbe stata limitata agli *Swordfish* e ai *Beaufighter* a grande autonomia, il cui numero a Malta era da ritenersi molto limitato;
- dovevo tenere il convoglio concentrato, data la continua minaccia delle forze nemiche di superficie, che avrebbero senza dubbio attaccato le navi separate dalla formazione principale.

« Decisi di finire le navi danneggiate e alle 10.42 ordinai al *Badsworth* e all'*Hebe* di affondare il *Burdwan* e la *Kentucky*; nello stesso tempo disposi che le rimanenti navi continuassero alla massima velocità. Informai l'Ammiraglio Comandante di Malta delle decisioni che avevo preso.

« Nello stesso dintorno di tempo il *Partridge* col *Bedouin* a rimorchio raggiunse il convoglio, ed io ordinai all'*Ithuriel* di pren-

dere a rimorchio il *Bedouin*, dato che ritenni che con tale Ct il rimorchio potesse raggiungere i 14 nodi, permettendo così al *Bedouin* e al *Partridge* di restare col convoglio.

« Alle 10.54 ricevetti dal *Bedouin* un segnale, col quale comunicava che sperava di poter ben presto mettere in moto una macchina e suggeriva che per evitare ritardi il *Partridge* continuasse a rimorchiarlo. In seguito a ciò richiamai l'*Ithuriel* e lo inviai a raggiungere il convoglio che stava distanziandosi ».

La 7^a Divisione, assunta alle 11.05 rotta a ponente col proposito di riprendere il contatto, chiese alle 11.28 d'urgenza esplorazione aerea per localizzare le forze avversarie.

Alle 11.05, come si è visto, il convoglio si era già riordinato e marciava da circa 2 ore verso Malta. Degli attacchi aerei, che erano stati eseguiti contro di esso, non era stata informata la 7^a Divisione, mentre le notizie su tali attacchi con l'indicazione dei punti dove si erano svolti le sarebbero state utilissime per la ripresa del contatto.

Furono però i risultati di quegli attacchi e le conseguenti colonne di fumo sprigionate dalle navi colpite, che fornirono all'Ammiraglio Da Zara utili punti di riferimento per la ripresa del contatto. Infatti alle 11.23 si intravvidero da bordo dell'*Eugenio* in direzione 240° dei fumi lontani; messa la prua in tale direzione, alle 11.45 furono nettamente distinte tre colonne di fumo nero. Alle 11.57 « mentre dirigo per avvicinarmi ulteriormente — scrisse l'Amm. Da Zara — noto tra il gruppo dei tre incendi ed un'altra colonna di fumo una violentissima esplosione che provoca una colonna alta almeno 1000 metri; questa resta in aria circa 6 minuti, dopodiché permane una densa colonna di nebbia e di fumo (1); penso si tratti di un piroscafo di munizioni fatto saltare da qualche unità nemica stessa in conseguenza del nostro avvicinamento, e ciò mi fa pensare che ben presto potrò essere a contatto se non con tutta almeno con una parte della formazione nemica ».

L'imponenza del fenomeno esplosivo descritto dall'Amm. Da Zara e da lui osservato (oltre che da altri) alle 11.57 non permetterebbe di dubitare del suo verificarsi a quell'ora.

(1) Questa esplosione fu osservata anche dall'*Oriani* e dall'*Ascari*, che erano in posizione di scorta prodiera rispetto agli incrociatori della 7^a Divisione.

Ma dai rapporti del comandante Hardy e di Superaereo non risulta che intorno a mezzogiorno del 15 giugno 1942 si sia potuta verificare una simile esplosione.

Infatti gli attacchi aerei eseguiti da reparti aerei dell'Asse, dopo i due citati dal comandante Hardy nel periodo di tempo che va fino alle ore 11, furono i seguenti:

- Alle 12.20 dieci Ju.87, scortati da 25 Mc.202, attaccarono in picchiata il convoglio, colpendo — secondo il loro apprezzamento — due grossi piroscafi, di cui uno in fase di affondamento. Si perse un Ju.87 e due rientrarono con gravi danni, riportati in combattimento con cacciatori inglesi. I cacciatori italiani, a loro volta, stimarono di avere abbattuti 5 Hurricane.
- Alle 13.25 uno di tre S.79 siluranti diede il colpo di grazia ad un Ct fermo (era il *Bedouin*).
- Alle 13.28 la stessa pattuglia silurò un piroscafo, giudicato già in avaria.

Secondo il rapporto del comandante Hardy:

- Tra le 12.15 e le 12.20 fu effettuato un attacco in picchiata da 12 Ju.87, e due apparecchi attaccanti furono abbattuti.
- In seguito (cioè dopo un certo tempo) il comandante Hardy venne a sapere che intorno alle ore 13 « alcuni aerosiluranti avevano affondato nel modo più conveniente (most conveniently) il *Burdwan* e il *Kentucky*, assolvendo così il compito che l'*Hebe* e il *Badsworth* non erano ancora riusciti a portare a termine ».
- Alle 13.30 il *Partridge* segnalò che il *Bedouin* era stato silurato e affondato da un velivolo nemico in lat. 36°12' long. 11°37' (36 miglia per 50° da Kuriat) e alle 15.15 che Ct nemici stavano ricuperandone i superstiti.

Le due relazioni sono sostanzialmente concordanti e perciò non si spiega a quale incidente corrispondesse l'esplosione osservata da bordo dell'*Eugenio di Savoia* e di due Ct alle 11.57.

Riprendendo il filo della narrazione, la 7^a Divisione vide verso le 12.15, non lontane dai fumi, anche alcune unità minori (probabilmente si trattava del *Badsworth*, dell'*Hebe* e dell'*Hythe* che, lasciati i rimorchi, dirigevano per ricongiungersi al *Cairo*). I Ct *Oriani* e *Ascari* ebbero ordine alle 12.35 di recarsi a finire i

lunga e movimentata traversata, iniziata quasi quattro giorni prima a Gibilterra.

« Alle 14.35 fui informato dal Viceammiraglio di Malta che tre "Albacore" avevano lasciato l'isola per attaccare il nemico [erano i tre siluranti che attaccarono alle 16.07]. Questa informazione fu per me molto rincorante, perché pensai che la minaccia aerea avrebbe tenuti lontani gli Inc e i Ct nemici.

« Alle 15.40 un idroricognitore fu abbattuto in vista del *Cairo* e verso la stessa ora il Radar rilevò due Ju.88, che furono poi intercettati e distrutti dai caccia di scorta guidati dal *Cairo*.

« Alle 16.00 il *Partridge* ricevette da Malta l'ordine di ritornare a Gibilterra e alle 16.30 fu raggiunto dal *Welshman* [proveniente da Malta, dove aveva già sbarcato il suo speciale carico]...

« Alle 18.10 subimmo un pesante attacco di velivoli in picchiata. Essi arrivarono di sorpresa, perché i nostri schermi Radar erano saturi di indicazioni di riconoscimento dei numerosi Spitfire che ci scortavano e di altri velivoli in volo su Malta. Alcune bombe caddero molto vicine al *Welshman*, al *Troilus* [e al *Matchless*].

« Alle 19.40 tre Ju.88 furono allontanati dalla reazione contraerea e dalla caccia prima che potessero portare a termine l'attacco.

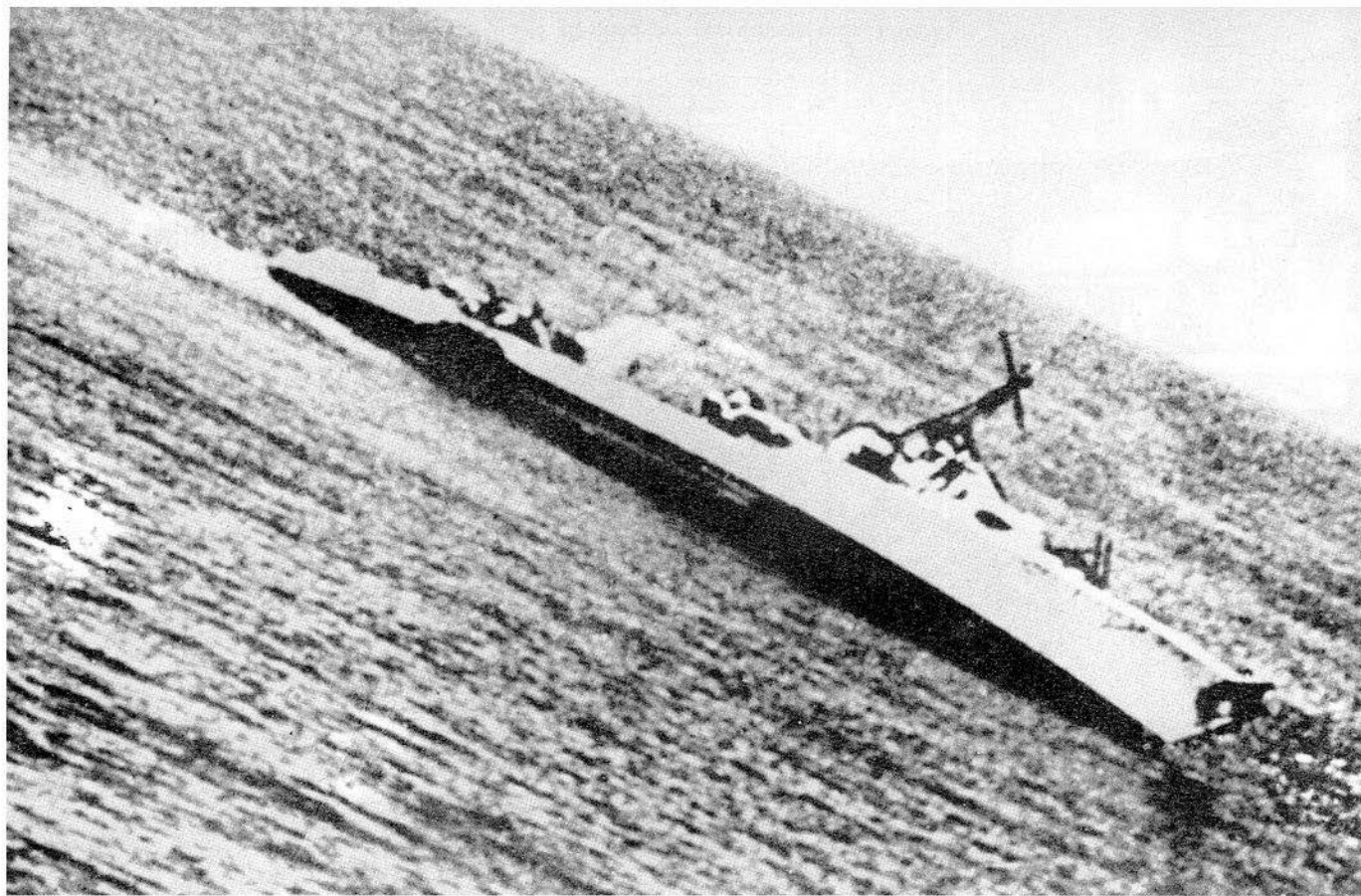
« Nello stesso turno di tempo giunse l'ordine da Malta di entrare in porto nella successione: motocannoniere, dragamine, *Cairo*, trasporti, Ct.

« Quando il *Cairo* raggiunse l'ingresso del canale dragato era già buio e i dragamine, eccetto uno tipo « Hythe », erano fuori vista...

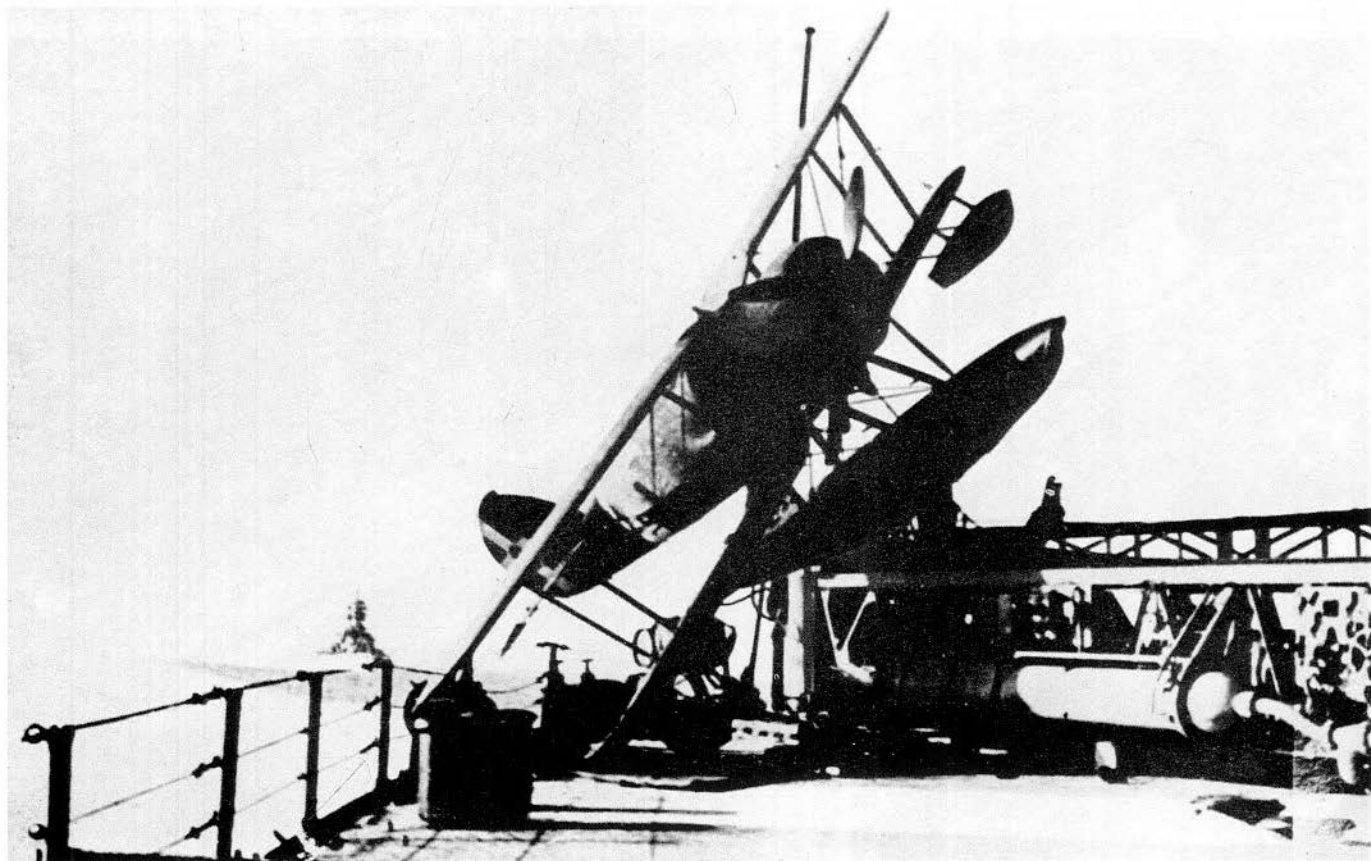
« Il *Troilus* ricevette l'ordine di proseguire, mentre il *Cairo* si fermò vicino all'ingresso del porto. L'*Orari*, che seguiva a breve distanza il *Troilus*, incappò in una mina a circa 350 metri dal frangiflutti: ma poté entrare in porto ».

Oltre all'*Orari* incapparono in mine anche il *Badsworth*, il *Kujawiak*, il *Matchless* e l'*Hebe*. Tutte queste unità non riportarono gravi danni, eccetto il *Kujawiak* che affondò.

Il *Cairo* e i Ct non avrebbero dovuto entrare in porto, ritornando subito indietro a Gibilterra, ma — essendo rimasti praticamente senza munizioni in seguito ai pesanti combattimenti sostenuti contro aerei e navi il 14 e il 15 — furono riforniti di munizionamento a spese dei modesti depositi di Malta.



Scontro di Pantelleria: piroscafi incendiati



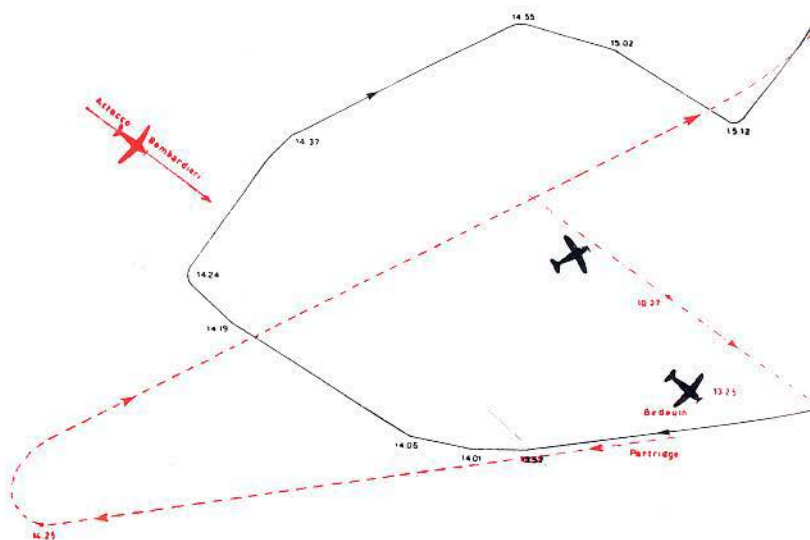
Aereo Ro.43 ribaltato per concussione sulla *Littorio*

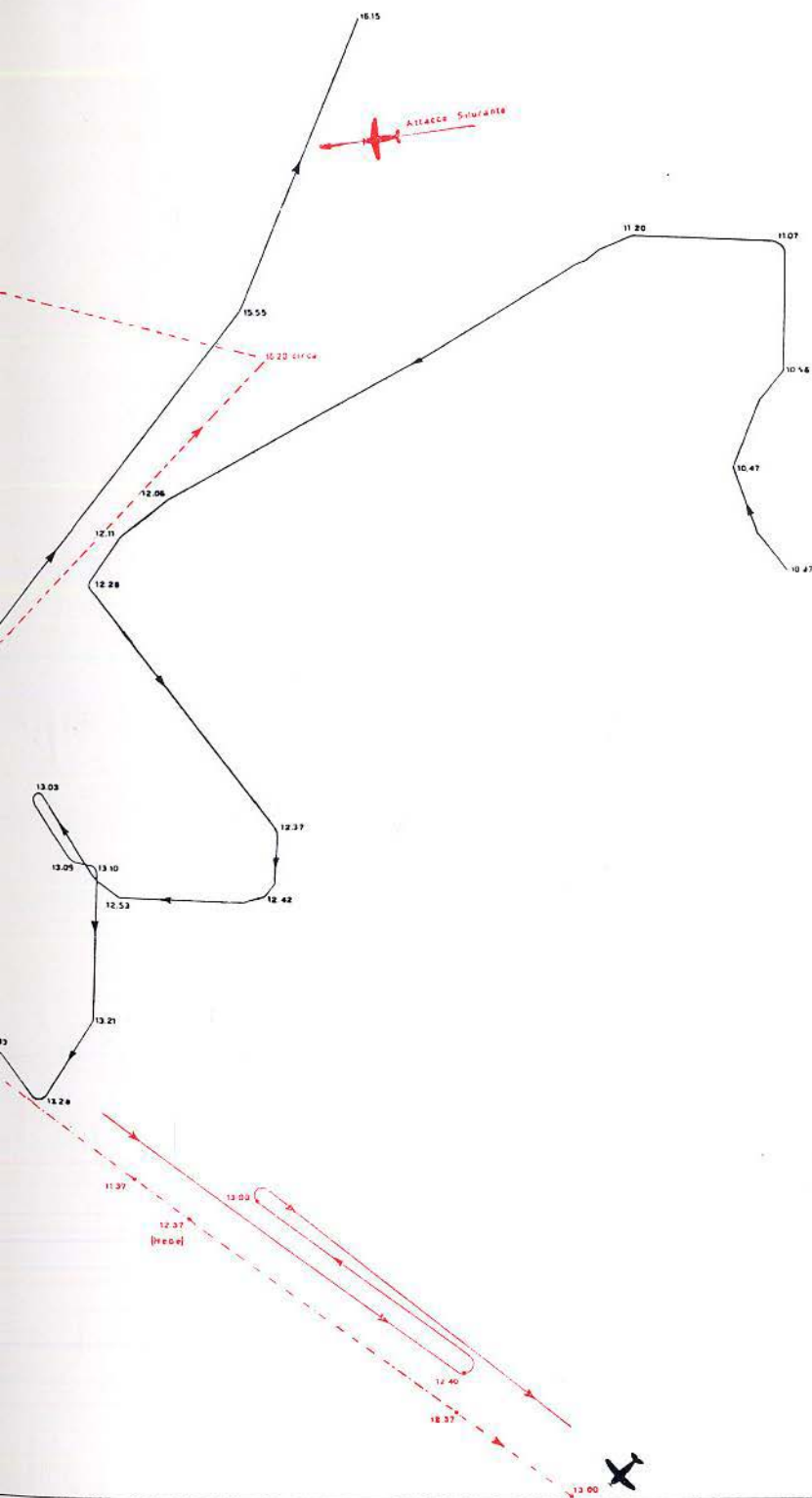
SCONTRO DI PANTELLERIA

FASE POMERIDIANA

- VII DIVISIONE
- GRUPPO CAIRO-CI
- - - CONVOGLIO
- - - CI PARTRIDGE

Scala in miglia 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10





La sera dello stesso giorno 16 il *Cairo* coi 4 Ct rimasti indenni (*Marne*, *Ithuriel*, *Blankney*, *Middleton*) ripartì per Gibilterra, mentre il *Welshman* era già in rotta ad alta velocità. Poco dopo le 19.00 del giorno 17 la residua Forza X si riunì colla Forza W, che l'attendeva nel Mediterraneo Occidentale, come si è detto nel comma b.

Dall'alba del 17 e fino alla riunione colla Forza W le unità provenienti da Malta ebbero una tormentata navigazione.

Tallonate in continuazione da ricognitori, furono attaccate per la prima volta verso mezzogiorno, poco a ponente di La Galite. Da quel momento fino alle 19.30 esse furono continuamente molestate da bombardieri, che si presentavano in gruppi di 3 o di 6: l'unità che fu più bersagliata fu il Ct *Ithuriel*, il quale ebbe l'impressione in quel pomeriggio di avere lottato per l'esistenza. Riportò alcune falle, non gravi, per bombe cadute in varie riprese molto a lui vicine.

e) *La vicenda del Vivaldi.*

Abbiamo lasciato il *Vivaldi* in preda alle fiamme, ma col suo comandante e il suo equipaggio fermi nel proposito di salvare il Ct, assistito dal *Malocello*, quando alle 09.30 la 10^a sq. Ct, che era andata in suo aiuto, aveva eseguito l'ordine di ritornare verso gli incrociatori della 7^a Divisione lasciando il *Premuda* sul posto.

In quel momento a protezione del *Vivaldi* e dei due Ct che lo assistevano erano anche 4 Mas usciti da Pantelleria alle 06.55 per ordine del comandante di quella zona M.M., C.A. Amilcare Cesarano, che più tardi si recò personalmente sul posto con altri due Mas per giudicare de visu la situazione e prendere i provvedimenti del caso: essi appariranno dal seguito della narrazione.

Le condizioni del *Vivaldi* erano gravi: un violento incendio nel locale della motrice prodiera si era esteso verso poppa, nonostante l'impiego di tutti gli estintori e delle pompe di incendio; uno scoppio si era verificato alle 07.57 nel deposito munizioni centrale, sebbene fosse stato in precedenza allagato. Il comandante aveva fatto allagare gli altri due depositi munizioni e gettare in mare tutti gli esplosivi che si trovavano nelle riserve degli impianti binati da 120 ed ogni oggetto infiammabile. Soltanto alcune cartucce della riservetta dell'impianto centrale, che era avvolto dalle

fiamme, non avevano potuto essere allontanate: esse esplosero verso le 08.15.

Alle 08.30 uno dei Mas attraccò agli altri Ct per raccogliere tutti gli estintori disponibili e portarli al *Vivaldi*, che aveva ormai usati tutti i suoi.

Alle 08.50 il *Malocello* fece un tentativo, frustrato per la rottura del cavo, di prendere a rimorchio l'unità sinistrata. Allora il tentativo fu ripetuto dal *Premuda*, che poté portarlo a buon fine alle 10.15, dopo di averlo interrotto per l'attacco di 4 Swordfish siluranti, seguito da un attacco di 7 bombardieri.

I primi sganciarono i siluri alle 09.36 senza colpire né il *Vivaldi* immobile, né il *Malocello* e il *Premuda* che prontamente manovraron per evitarli, evolvendo intorno al *Vivaldi* per occultarlo con cortine di nebbia. Contribuì a far fallire il lancio dei siluri, per quanto effettuato animosamente da breve distanza, anche l'intensissimo fuoco c.a. di tutte le unità, compresi i Mas.

I bombardieri sganciarono alle 09.50 dalla quota di circa 1500 metri una trentina di bombe, che caddero tutte a un migliaio di metri sulla sinistra del *Vivaldi*.

Riportiamo ora quanto scrisse il comandante del *Vivaldi*.

« Alle 10.15 ha inizio il rimorchio del *Vivaldi* da parte del *Premuda*.

« L'incendio divampa sempre più violentemente. Alle 10.28 esplodono ancora alcune cariche in prossimità dell'impianto da 120 n. 2 [quello centrale]. Il personale si prodiga instancabilmente nell'intento di circoscrivere il fuoco, incurante delle fiammate e delle frequenti esplosioni; il contegno di tutti mi riempie di orgoglio.

« Sono le 12.15: il *Premuda* ci rimorchia sempre a lento moto verso Pantelleria. Dagli sfoghi d'aria dei depositi di nafta escono getti di nafta incendiata, che ben presto si sparge per la coperta e trabocca dai trincarini.

« Alle 12.18 due dragamine provenienti da Pantelleria si uniscono alla formazione. Ordino loro di avvicinarsi e imbarco tutti i loro estintori disponibili. Tento con questi di limitare l'incendio, ma inutilmente. Le fiamme si estendono sempre più verso poppa e minacciano il personale colà rimasto completamente isolato. Tale personale tuttavia si prodiga ancora a gettare in mare tutto ciò che

d'inflammabile è rimasto a bordo.. Ordino ai dragamine di affiancarsi e di imbarcare il personale di poppa.

« Alle 13.10, mentre prosegue il rimorchio a lento moto verso Pantelleria, ordino ai dragamine di avvicinarsi nuovamente e di imbarcare parte del personale che si trova a prora, la cui presenza non è indispensabile.

« A bordo restano tutti gli ufficiali, parte dei sottufficiali e circa 50 fra sottocapi e comuni.

« Sono le 13.20. L'incendio ha ormai assunto proporzioni tali da far ritenere poco probabile la salvezza della nave; perciò ordino al *Premuda* di portarmi in bassi fondali dove sia possibile dar fondo all'ancora e, se del caso, incagliarsi per evitare la perdita totale dell'unità.

« Alle 14.00, giunti in prossimità dell'ancoraggio di Scauri [costa sudovest di Pantelleria] il *Premuda* lascia il rimorchio a un dragamine che mi porta quasi in costa, in fondali di circa 6 metri. Dò fondo all'ancora.

« Alle 14.20 i depositi laterali di nafta si incendiano completamente e comunicano il fuoco anche alle caldaie di poppa. Densissime fiamme alte alcuni metri si sprigionano dal fumaio di poppa e dai locali. Al centro esplode ancora qualche granata (1).

« Alle 16.00 giunge da Pantelleria una bettolina con pompieri forniti di motopompe, estintori, manichette e lancia-comete. Si continua l'opera di spegnimento coi validi mezzi giunti da Pantelleria.

« Alle 16.40 ordino al *Premuda* e al *Malocello* di lasciare la zona; essi si uniscono alla 7ª Divisione [che stava transitando] ».

Secondo il rapporto della 7ª Divisione questi due Ct avevano ricevuto tale ordine dall'Ammiraglio alle 16.20. Probabilmente l'ordine fu confermato alle 16.40 dal comandante del *Vivaldi*.

« Alle 20.00 giunge il rimorchiatore di salvataggio *Salvatore I*, il quale si affianca sul lato dritto ed inizia l'esaurimento dei locali, precedentemente allagati per circoscrivere l'incendio.

« Finalmente alle 21 l'incendio può considerarsi domato, e alle 22 vengono definitivamente spenti anche gli ultimi focolai.

(1) I Ct tipo « Navigatori » avevano quattro caldaie in due locali separati. A ciascun gruppo di due caldaie corrispondeva un fumaio.

« Il mattino del giorno 16, benché le condizioni del tempo (vento fresco da maestrale in aumento, mare forza 3) non siano molto propizie per operazioni di rimorchio e sebbene vi siano locali ancora allagati, decido egualmente di partire per la scarsa sicurezza offerta dall'ancoraggio e per il rischio di offese insidiose e aeree.

« Alle 07.30 sbarco altri uomini sulle torpediniere inviate per la scorta (*Castore* e *Polluce*) e tengo a bordo tutti gli ufficiali, parte dei sottufficiali e il personale strettamente indispensabile. Imbarco il munizionamento delle mitragliere da 13,2, precedentemente richiesto al Comando Marina Pantelleria. Lascio l'ancoraggio a rimorchio del *Salvatore I*.

« Il rimorchio è costituito da cavo d'acciaio e da due lunghezze di catene [ogni lunghezza è di 25 metri].

« Le Tp *Castore* e *Polluce* prendono posizione di scorta laterale ravvicinata. Segue per eventuale assistenza il rimorchiatore *Terracina*.

« Alle ore 8 il *Salvatore I* comunica che, in seguito ad un'avaria, non può sviluppare più di 5 nodi.

« Alle ore 11 le condizioni del tempo peggiorano. Vento e mare da maestrale forza 4. La nave rolla notevolmente a causa degli specchi d'acqua liberi; il mare frange in coperta.

« Sono le 14.30. Nei locali delle due macchine e della caldaia n. 3 — a causa d'infiltrazioni e dell'imperfetta chiusura degli sportelli degli osteriggi (1) deformati dall'incendio — il livello dell'acqua sale notevolmente. La motopompa imbarcata stando a Scauri ha funzionamento irregolare per la forte prevalenza sull'aspirazione. Decido allora di pompare a mare la nafta e d'impiegare tutto il personale rimasto a bordo per formare una catena di buglioli [secchielli], colla quale tento di limitare il crescere dell'acqua nei locali. Si riesce così a mantenere il livello costante.

« Alle 19.20 siamo al traverso di Marettimo; il mare è più calmo, ma la nave continua a rollare non meno ampiamente di

(1) Gli osteriggi sono aperture, generalmente rettangolari, praticate nel ponte di coperta, di solito sopraelevate di alcuni decimetri, che servono per dar luce nei locali inferiori. In porto sono lasciati coi portelli di chiusura sollevati; in navigazione i portelli sono chiusi a tenuta stagna, a meno che il mare non sia perfettamente calmo. A portelli chiusi la luce filtra attraverso gli oublots, di cui essi sono muniti.

prima. Decido di dar fondo a Favignana... ma poi giudico di poter proseguire direttamente per Trapani ».

Il *Vivaldi* entrò nel porto di Trapani alle 01.50 del giorno 17. Aveva perduto 1 ufficiale, 1 sottufficiale e 8 uomini; 9 erano i feriti e molti gli ustionati. Nell'aprile 1943, dopo radicali riparazioni, era di nuovo in linea.

f) *Le impressioni dei protagonisti.*

Il documento più eloquente scritto dall'Amm. Da Zara sulle impressioni riportate durante lo scontro a sud di Pantelleria è il rapporto telegrafico da lui inviato a Supermarina alle 18.20 del giorno 15, mentre stava entrando nel Basso Tirreno con prua su Napoli.

« Sostenuto combattimento crescente violenza da ore 05.40 at ore 07.05 contro 2 Inc et 10 Ct scortanti 6 P.fi serrando distanze fino 6500 metri alt At ore 06.01 *Vivaldi* colpito gravemente alt Destinati sua protezione tutti i Ct et continuato combattimento con incrociatori alt Due Ct nemici seriamente e gravemente colpiti da *Eugenio* alt Un Ct colpito et probabilmente affondato da *Montecuccoli* alt Un Inc e un Ct silurati da *Malocello* alt Costretto nemico combattere per parallelo et a nord incrociatori, con intento attirarlo successivamente su sbarramento sudest Pantelleria alt At ore 07.00 nemico ripiegava verso grecale coprendosi con nebbia alt Perso contatto at ore 08.50 alt Risalgo sbarramento da levante sventando attacco aerei siluranti et mi riunisco at *Oriani* et *Ascari*, et dirigo su Pantelleria per riprendere contatto alt Notate in zona combattimento 4 unità incendiate di cui una petroliera et una esplosa alt At ore 12.25 ripreso contatto con gruppi Ct nemici alt Un Ct centrato esploso et affondato alt Inseguito vanamente altro Ct, at ore 14.20 in seguito ordine Supermarina decido sospendere ogni azione alt At ore 14.24 attaccato da bombardieri, at ore 16.07 attaccato da aerosiluranti alt Casualità sinora segnalate semialt due caduti, un mutilato gravemente, tre feriti su *Eugenio* semialt Un caduto, sette feriti di cui un ufficiale su *Montecuccoli* alt Su entrambe unità lievi danni alt Dirigo Napoli ».

A prescindere da qualche inesattezza nei riferimenti orari, dovuta alla non ancora completa analisi dei dati cronologici registrati durante lo scontro, il messaggio dell'Amm. Da Zara è una

chiara sintesi di ciò che egli aveva apprezzato di aver fatto e ottenuto.

La realtà fu alquanto diversa e fu questa una nuova prova di quanto sia difficile orientarsi, dal ponte di comando di una nave, in un'area dove l'avversario faccia a scopo difensivo ampio uso di nebbia artificiale e dove l'aviazione pur intervenendo attivamente ed efficacemente a scopo offensivo, non trasmetta notizie (che sarebbero preziose) sulla consistenza e sulla manovra dell'avversario.

Dire che cosa abbiano realmente colpito gli incrociatori e i Ct della 7ª Divisione il 15 giugno 1942 è praticamente impossibile: la contemporaneità di azioni compiute dai velivoli ha reso difficile in certi momenti agli stessi Inglesi stabilire se certi danni provocati a bordo delle loro navi erano dovuti a proiettili o a bombe.

Sembra però di poter affermare che le nostre navi non affondarono nessuna unità, ma ne danneggiarono — anche gravemente — alcune, facilitandone la distruzione da parte dei velivoli. Inoltre la 7ª Divisione, colle sue manovre d'attacco, ha scompigliato le file della formazione avversaria e ne ha ritardata la marcia verso Malta, creando così altre condizioni favorevoli all'intervento dell'Arma dell'aria.

Da queste condizioni favorevoli, però, l'Aeronautica non ebbe la fortuna di trarre vantaggio, perché i suoi successi si verificarono durante lo scontro navale, quando le unità britanniche — impegnate contro quelle italiane — non potevano concentrare tutte le loro difese attive e passive (manovra) contro i velivoli.

Conviene infine osservare che, se l'intervento offensivo dell'Aviazione fu intenso ed efficace, non altrettanto fu la ricognizione o, per essere più esatti, il collegamento tra Comandi aerei e navali. Infatti l'Amm. Da Zara ebbe pochi e sporadici segnali di scoperta aerea, contenenti generalmente notizie frammentarie sulla composizione della Forza X. Specialmente preziose gli sarebbero state le informazioni sulla posizione e sugli elementi di moto dell'avversario per ristabilire il contatto dopo che — girato lo sbarramento 7.AN — egli ritornava verso ponente. Invece, proprio in questo intervallo fra la fase antimeridiana e quella pomeridiana dell'azione tattica, la 7ª Divisione rimase senza alcuna notizia, salvo qualche segnalazione di navi in difficoltà: ma nessuno ha comunicato alla 7ª Divisione che i piroscafi superstiti stavano dirigendo verso Malta col *Cairo* e con tutte le navi minori rimaste efficienti.

Ciò ha contribuito a far sì che la 7^a Divisione si è attardata nella fase pomeridiana dell'azione in una zona in cui non c'erano che fumi, relitti e il *Bedouin* morente, mentre le unità efficienti proseguivano indisturbate più a sud. Di conseguenza, nel pomeriggio la ripresa del contatto è del tutto mancata.

Tra le considerazioni del comandante Hardy, la sola che ci sembra opportuno riportare è la seguente, colla quale egli chiuse la sua relazione.

« Durante l'ultimo giorno della "Harpoon" tre navi mercantili del convoglio sono andate perdute per l'azione aerea nemica.

« Di queste la *Chant* ricevette tre colpi diretti, mentre la *Burduwan* e la *Kentucky* furono invece — io credo — seriamente danneggiate da bombe cadute nelle loro immediate vicinanze. Se non fosse stato per l'azione delle forze nemiche di superficie, questi due bastimenti avrebbero potuto essere portati in porto ».

Questa conclusione dimostra che l'intervento della 7^a Divisione navale italiana impedì al Comandante britannico di attuare i provvedimenti necessari al salvataggio delle navi non più in condizioni di continuare la traversata coi loro soli mezzi, costringendolo a farle affondare egli stesso. Non è detto però che, continuando a rimorchio verso Malta, esse non avrebbero potuto essere colate a picco dai velivoli dell'Asse.

Infine, non può essere trascurata l'importante circostanza che in questa occasione furono particolarmente esatte le previsioni di Supermarina, che fece trovare la 7^a Divisione all'ora conveniente sul percorso del convoglio scortato dalla Forza X, realizzando inoltre una sorpresa per gli ammiragli inglesi che avevano creduto essere la 7^a Divisione uscita da Palermo per trasferirsi nello Jonio allo scopo di riunirsi col grosso delle nostre F. N.

g) *Naufraghi recuperati e perdite di navi.*

Nei due giorni immediatamente successivi allo scontro i nostri aerei da soccorso e le nostre navi ospedale *Città di Trapani* e *Aquileia* ricuperarono 217 naufraghi di bastimenti da guerra e mercantili e di velivoli britannici.

Quanto ai danni subiti dai due avversari, eccone il riepilogo.

— Inglese:

Affondati: P.fi *Tanimbar*, *Burdwan*, *Chant*, *Kentucky*;

Ct *Bedouin*, *Kujawiak*;

Danneggiati: *Liverpool*, *Cairo*, *Partridge*, *Matchless*, *Bads-worth*, *Hebe*, *Ithuriel*;

P.fo *Orari*.

— Italiani:

Danneggiati: *Vivaldi* (gravemente), *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* (entrambi molto leggermente).

Secondo la relazione inglese le unità danneggiate dalle navi italiane furono *Cairo*, *Bedouin*, *Partridge*. Di danni arrecati dalle artiglierie navali sui piroscafi la relazione non fa cenno; ma è molto probabile che abbiano avuto colpi a bordo, quando erano in grave stato per effetto degli attacchi aerei.

39° L'operazione « Vigorous »

Quest'operazione si esaurì, per la Marina, nella fase strategica, della quale si è già esposto l'inizio da parte inglese nel paragrafo 35-b, mentre nel paragrafo 37 sono elencate le forze di protezione del convoglio al comando dell'Amm. Vian.

Per maggiore chiarezza di esposizione diremo prima dei movimenti delle forze italiane, che manovraron con intento offensivo, e delle contromosse difensive del complesso britannico. Poi tratteremo dell'intervento delle forze aeree e insidiose, che non dettero pace alle navi inglesi lungo « il viale delle bombe », procurando loro non piccole perdite.

a) *L'intervento delle Forze Navali.* (Grafico n. 15)

Alle 08.00 del giorno 14 il complesso britannico era in rotta verso Malta, nella seguente formazione:

- i 9 P.fi e la *Centurion* al centro su 4 colonne, colle due navi di salvataggio fra le due colonne interne;
- i 7 Il e l'Inc c.a. in schermo protettivo intorno ai P.fi, alla distanza di 1100 metri;

- 9 Ct tipo « Hunt », le 4 Cv e i 2 Dm in scorta c.a. a 1450 m. dagli incrociatori;
- 17 Ct di Squadra in schermo antisom a 2250 metri dalle colonne dei P.fi (ossia 300 metri internamente alle unità di scorta c.a.).

Poco dopo, le Cv *Erica* e *Primula* accusarono avarie e furono inviate a Tobruk. Fu poi la volta del P.fo *Aagtekirk* che, non potendo mantenere la velocità prevista, fu dirottato anche esso a Tobruk sotto scorta del Ct *Tetcott* per non ritardare la marcia del complesso; ma alle 12.20 fu affondato da numerosi bombardieri in picchiata tedeschi. Così i piroscafi in convoglio rimasero 8. Nello stesso attacco rimase danneggiata la Cv *Primula*, che era poco di poppa al piroscafo.

Intanto la sera del 13 giugno Supermarina, in base ai dati in suo possesso alle ore 20, aveva inviato al Comandante delle F. N., Amm. Iachino, la seguente comunicazione: « Da levante, salvo tempestiva conferma, domani probabile tentativo rifornimento Malta con convoglio fortemente scortato velocità 12-13 nodi arrivo Mediterraneo Centrale mattino 15 et arrivo Malta mattino 16 alt Per azione contro convoglio est prevista possibilità intervento F. N. da Taranto nel Mediterraneo Centrale con partenza domani ore 14 alt Intervento est subordinato possibilità protezione aerea alt Est stato disposto sbarramento sommergibili approcci Malta da levante et da sud alt 222513 ».

Le navi erano state fatte riaccendere, con grado di approntamento in tre ore, dalle ore 18 dello stesso giorno 13.

Il mattino del 14 l'Amm. Sansonetti scambiò altre tre telefonate coll'Amm. Iachino.

Nella prima, delle 09.05, quest'ultimo fu informato degli eventi che si stavano svolgendo a ponente come previsto; a levante, la formazione nemica era stata seguita tutta la notte da velivoli e all'alba era stata così precisata la sua composizione: 1 corazzata (incerta), 2 Inc, da 15 a 18 Ct, da 15 a 20 navi di pattuglia, 6 piroscafi; velocità di trasferimento di 13-14 nodi. L'operazione di levante si presentava quindi importante e le nostre navi dovevano essere pronte a lasciare Taranto nelle prime ore del pomeriggio. Poi l'Amm. Sansonetti disse all'Amm. Iachino che, in rinforzo dei Ct per la scorta delle navi maggiori, *Pigafetta* e *Saetta* (che erano a Brindisi) avevano avuto ordine di accendere e di prendere

ordini da lui; che egli aveva facoltà di portare con sé tutti i Ct efficienti presenti a Taranto, inquadrandoli opportunamente nelle squadriglie. Gli chiese se intendeva far uscire anche la *Duilio* e gli espresse un dubbio circa la convenienza d'inviare la 7^a Divisione nel Canale di Sicilia, sia per il rischio presentato dalla navigazione notturna fra Marettimo e Pantelleria, sia per non esporla ad imbattersi in forze prevalenti: intanto era stato ordinato alla 14^a sq. Ct (*Vivaldi, Malocello, Zeno*) di trovarsi a Messina per le ore 19, partendo alle ore 11 da Napoli.

L'Amm. Iachino rispose che contava di essere fuori dalle ostruzioni del Mar Grande con tutte le navi alle ore 14; che per i Ct avrebbe pensato lui; che la *Duilio* l'avrebbe lasciata in porto, non essendo necessaria in relazione alla composizione del nemico di levante; che la 7^a Divisione sarebbe stato bene inviarla, rinforzandola colla 14^a sq. Ct da inviare a Palermo anziché a Messina.

L'Amm. Sansonetti rispose condividendo i punti di vista dell'Amm. Iachino e dicendogli che più tardi lo avrebbe richiamato per comunicargli gli accordi con Superaereo circa la scorta aerea. Concluse affermando che restava inteso che la F. N. si sarebbe trovata per le ore 11 del giorno successivo, 15 giugno, nel punto Alfa in lat. 34° 00' long. 18° 20' (1).

In seguito a questa conversazione l'Amm. Iachino emanò l'ordine di operazione n. 4:

« Da *Littorio* per Forze Navali — Riservato personale.

« Giorno 13 corrente avvistato Mediterraneo Orientale convoglio composto 1 Nb 2 Inc circa 18 Ct et 6 mercantili diretto Malta velocità 12-14 nodi con previsto arrivo nel Mediterraneo Centrale mezzodì 15. Nostre forze si troveranno ore 11 giorno 15 punto Alfa lat. 34° 00 long. 18° 20' per intercettare convoglio. Al gruppo incrociatori costituito da *Garibaldi, Aosta, Gorizia, Trento* est assegnata 11^a sq. Ct costituita da *Aviere, Geniere, Camicia Nera, Corazziere*. Alla 9^a Divisione sono assegnate 7^a squadri-

(1) E' bene qui ricordare che questo punto Alfa era press'a poco coincidente col punto Y indicato dall'Amm. Iachino, nel suo promemoria dell'8 febbraio (V. paragrafo 20), come ottimo per interporre forze italiane tra Malta e convogli provenienti da Alessandria, il giorno prima del loro previsto arrivo a Malta. Raggiungendolo alle ore 11 anziché nel pomeriggio, come era avvenuto in occasione della Seconda Sirte, restavano disponibili più ore di luce per combattere. Ma la tempestività dipendeva dall'anticipo con cui si potevano conoscere i movimenti dell'avversario: questa volta l'anticipo era stato soddisfacente.

glia costituita da *Legionario*, *Freccia*, *Folgore* et 13^a squadriglia costituita da *Alpino*, *Bersagliere*, *Mitragliere*. Incrociatori pronti a muovere ore 12. 9^a Divisione pronta a muovere ore 12.45. Squadriglie Ct pronte a muovere 20 minuti prima dei Gruppi cui sono assegnate. Assetto B (1). In fondali inferiori metri 40 velocità nodi 6 [per non fare esplodere eventuali mine magnetiche]. Passaggio ostruzioni foranee Gruppo « Garibaldi » ore 13, Gruppo « Littorio » ore 13.30. Velocità di trasferimento nodi 20. Gruppo incrociatori navigherà 15 miglia dinanzi Gruppo corazzate. Saranno eseguiti seguenti percorsi: rotte costiere di levante del Golfo di Taranto fino al punto Vela di Santa Maria di Leuca, indi rotta 180° dirigendo per il punto Alfa. L'Ammiraglio Carlo Giartosio [che era il Comandante delle siluranti] prenderà imbarco sul *Legionario*. Servizio comunicazioni secondo norme in vigore: onda generale rds [radiosegnalatore] per corazzate e relativi Ct est metri 141,18. Pregasi Marina Taranto disporre apertura ostruzioni interne ed esterne et invio ore 11.30 due rimorchiatori prossimità *Garibaldi* et ore 12 un rimorchiatore prossimità *Littorio* et uno prossimità *Vittorio Veneto*. 100014 ».

L'imbarco del C.A. Giartosio sul *Legionario* fu giudicato opportuno, sia perché avrebbe potuto coordinare l'attività delle varie squadriglie, sia perché quel Ct era il solo che avesse il Radar (di tipo tedesco, chiamato « Dete ») e bisognava profittarne nel modo migliore.

Alle 11.55 del 14 l'Amm. Sansonetti chiamò al telefono per la seconda volta l'Amm. Iachino. Gli disse che secondo l'ultimo avvistamento delle 06.40 il complesso avversario comprendeva 5 Inc, 10 Ct, 8 navi pattuglia, 10 piroscafi. L'unità che sembra una Nb era lunga circa 170 metri (lunghezza ricavata dalla scala delle fotografie aeree) e quindi non poteva essere che un Inc o una nave camuffata (era, come poi si è saputo e come si è detto, la *Centurion*). Perciò le F. N. uscissero secondo gli ordini impartiti. Quanto alla protezione aerea, essa sarebbe stata fornita nel pomeriggio dall'Aeronautica italiana e il giorno dopo, 15 giugno, dal-

(1) Assetto B significava tenere in funzione un numero di caldaie sufficienti a sviluppare una velocità dell'ordine di 25 nodi, colle rimanenti caldaie pronte a entrare in funzione in 40 minuti, eccetto da un'ora e mezza prima a mezz'ora dopo del sorgere del sole: in queste due ore dovevano essere pronte in 15 minuti.

l'O.B.S. L'Amm. Sansonetti ricordò infine all'Amm. Iachino di dare gli ordini al *Pigafetta* e al *Saetta*.

L'Amm. Iachino chiuse la conversazione, confermando che sulla *Littorio* e sul *Garibaldi* vi erano i gruppi di intercettazione delle comunicazioni avversarie e che sulla *Littorio*, sul *Gorizia* e sul *Garibaldi* vi era anche il personale tedesco per il collegamento coi velivoli.

L'Amm. Iachino diede subito al *Pigafetta* e al *Saetta* l'ordine di unirsi alla F. N. a Santa Maria di Leuca ed aggregò il *Pigafetta* alla 13^a sq. Ct e il *Saetta* alla 7^a sq. Ct, portando così a otto i Ct di scorta delle due corazzate.

Alle 12.50, terza ed ultima telefonata. L'Amm. Sansonetti disse che non c'era nulla di nuovo circa l'avversario, sia a ponente sia a levante. Quanto alla scorta aerea non aveva precisazioni da comunicargli; nel pomeriggio ci sarebbero state pattuglie di 4 cacciatori nazionali nel cielo delle F. N. e per il giorno successivo l'O.B.S. non aveva ancora dato notizie. Così l'Amm. Iachino ha potuto scrivere: « Anche questa volta partimmo senza sapere con precisione quale affidamento potevamo fare sull'intervento degli aerei durante la nostra operazione ».

Il gruppo degli incrociatori, guidato dal *Garibaldi* (Ammiraglio de Courten), passò le ostruzioni alle 13.02 e alle 13.49 le passarono le due Nb colla *Littorio* in testa. L'operazione « Mezzo Giugno » dal lato di levante era cominciata, e proprio mentre la F. N. lasciava Taranto, Supermarina comunicava al suo Comandante in Capo una sintesi degli ordini che erano stati dati alla 7^a Divisione.

La scelta fatta dall'Amm. Iachino circa l'itinerario da seguire fino a Santa Maria di Leuca aumentava la probabilità di far passare inosservata all'avversario la partenza della F. N. Evitava con certezza i sommergibili, che erano generalmente in agguato nel Golfo di Taranto, e rendeva meno probabile l'avvistamento da parte di velivoli avversari.

Tuttavia alle 17.45 del 14 un ricognitore nemico, nonostante la caccia in volo (due Cr.42 a bassa quota e due Mc.200 ad alta quota, oltre a due Cant Z.506 antisom), riuscì ad avvistare le nostre navi 20 minuti prima che la 9^a Divisione lasciasse di poppa il Capo di Santa Maria di Leuca, assumendo alle 18.06 la rotta 180° per dirigere sul punto Alfa.

L'Amm. Iachino ebbe certezza dell'avvistamento, quando alle 21.28 dal nucleo intercettazioni della *Littorio* gli fu portato il seguente dispaccio, trasmesso dal Comando dell'Aviazione di Malta al Comando in Capo di Alessandria: « Un velivolo ha avvistato due Nb tipo Cavour con 4 Ct in lat. 39° 45' long. 17° 05', rotta sud, et 4 Inc con 4 Ct in lat. 39° 30' long. 17° 50' rotta sudovest alle 17.45 ». Poco dopo Supermarina confermava l'intercettazione fatta a Roma del dispaccio.

La scoperta del velivolo britannico era preziosa per l'Ammiraglio Vian (che la ricevette alle 22.15), anche se conteneva alcune imprecisioni circa il tipo delle Nb e il numero dei Ct.

Già alle 20.20 l'Amm. Iachino aveva avuto la sensazione di un probabile avvistamento aereo, quando il *Gorizia* aveva segnalata la presenza di un velivolo sospetto in prossimità del Gruppo incrociatori. Alle 20.49 lo stesso aereo sospetto era stato segnalato dal *Folgore*, che era in posizione di scorta poco a proravia del traverso a dritta della *Littorio*.

Calata la notte, i due reparti italiani proseguirono colle unità in linea di fila: il Gruppo « Garibaldi » coi suoi 4 Ct di scorta, 2 sulla dritta e 2 sulla sinistra, scorta in realtà molto modesta, mentre le due Nb avevano i loro 8 Ct disposti come è indicato nel grafico n. 16. Il *Legionario* era di prora a dritta, dal lato di più probabile provenienza di offese aeree (ossia dal lato di Malta), perché così poteva essere sfruttata col maggiore anticipo possibile la scoperta « Dete ».

Dal canto suo il complesso britannico assunse alle 20.15 la formazione di marcia notturna: buona parte dei Ct in scorta antisom di prora al convoglio, due Inc e quattro Ct per ogni lato, tre Ct in posizione di vigilanza a 5 miglia di distanza, uno avanti ed uno su ognuno dei due fianchi del complesso.

L'Amm. Vian, ricevuta alle 22.15 la notizia che la nostra F. N. era in mare e calcolato che essa avrebbe potuto stabilire il contatto verso le ore 7 del mattino se egli avesse continuato a marciare sulla rotta prestabilita (che era di circa 285°), chiese all'Ammiraglio Harwood se intendeva che continuasse ad andare avanti, ritenendo — con ragione — che ben difficilmente avrebbe potuto tener testa per una lunga giornata di luce a una forza tanto prevalente. L'Amm. Harwood gli rispose di proseguire verso Malta fino alle 01.00 (del 15), allo scopo di guadagnare ancora cammino

verso ponente, e poi d'invertire la rotta, in attesa dei risultati che contro la F. N. italiana avrebbero potuto ottenere i Sm in agguato (nelle posizioni indicate nel grafico n. 15) e i predisposti attacchi aerei notturni e mattinali. In base agli ordini dell'Amm. Harwood, l'Amm. Vian iniziò la manovra di inversione di rotta alle 00.45, ritornando poi verso ponente — come si vedrà — alle 05.55.

La nostra F. N. continuò verso sud fino alle 22.00; alle 22.03 i due Gruppi accostarono simultaneamente (sempre distanziati di 15 miglia) per 140° ritornando per 180° a mezzanotte, allo scopo di disorientare l'avversario nelle previsioni sulle future posizioni della F. N. e di aumentare alquanto la distanza da Malta: l'Amm. Iachino non dubitava infatti che l'uno o l'altro o entrambi i Gruppi sarebbero stati attaccati da velivoli in conseguenza dell'avvistamento delle 17.45.

Circa alle 23.00 egli ricevette da Supermarina l'avvertimento che risultavano partiti da Malta velivoli con probabile intento di attaccare la F. N. Egli richiamò subito con un segnale l'attenzione di tutte le unità sulla probabilità di imminenti attacchi aerei e ordinò al *Legionario* d'iniziare l'esplorazione « Dete » dello spazio. Fino alle 01.00 nulla rivelò il « Dete »: ma a quell'ora il Ct informò di rilevare aerei a circa 7000 metri per rilevamento 80° (ossia dal lato opposto di Malta).

Seguì un quarto d'ora di continui rilievi « Dete »: probabilmente si trattava di un ricognitore che volteggiava a debita distanza per determinare elementi da trasmettere ai velivoli offensivi, allo scopo di facilitarne l'attacco. Le comunicazioni del *Legionario* venivano subito diffuse a tutte le unità.

Intanto il servizio intercettazioni comunicava che risultavano in volo 5 aerei, ai quali il Comando di Malta aveva chiesto se avevano ricevuto il segnale di scoperta della F. N. italiana.

Dopo circa mezz'ora di silenzio « Dete » il *Legionario* riprese a segnalare la presenza di velivoli, che si erano spostati da sudovest a sudest transitando per sud: ciò indicava che, passati di prua alle navi, si preparavano ad attaccarle dal lato sinistro dopo averle individuate. L'Amm. Iachino si tenne pronto a ordinare lo sviluppo della nebbia artificiale, solo mezzo di difesa in mancanza di cacciatori notturni, facendo uso delle armi c.a. soltanto contro velivoli visti dalle navi, per non sprecare munizioni in un tiro di sbarramento tanto dispendioso quanto inefficace. E poiché

l'esperienza aveva insegnato che i siluranti attaccavano dal lato opposto dei bengala illuminanti, per vedere i bersagli proiettati su uno sfondo luminoso, la F. N. si tenne pronta — oltre che a far nebbia — ad accostare mettendo la poppa sui bengala, realizzando così il duplice vantaggio di allontanarsi dall'area illuminata e di presentare la prua agli attaccanti.

Alle 01.46 giunse sulla *Littorio* un dispaccio di Supermarina che ragguagliava i due Comandanti Superiori in mare (Iachino e Da Zara) sull'ultimo apprezzamento della situazione:

« Apprezzamento ore 24 alt Convoglio levante comprendeva probabilmente 11 piroscafi semialt un incrociatore et quattro piroscafi forse affondati semialt posizione alle 20.12 del 14 lat. 34° 20' long. 22° 45' rotta su Malta alt Convoglio ponente tre unità maggiori et otto minori già in rotta ritorno semialt affondati durante giornata uno aut due incrociatori et due piroscafi semialt altri due piroscafi colpiti semialt probabilmente transitati Canale uno aut due incrociatori circa dieci Ct et quattro aut sei piroscafi alt 003015 » (1).

Le segnalazioni del *Legionario* continuarono con notevole frequenza fino verso le 02.30, dando indicazioni della presenza di aerei in varie direzioni. Ogni tanto da bordo delle navi si sentì anche il rumore di motori. Allora l'Amm. Iachino, ritenendo prossimo un attacco, ordinò alle sue unità di iniziare a far nebbia e le fece accostare a un tempo 40° a sinistra (V. grafico n. 16), pensando che da quel lato — in base alle indicazioni del *Legionario* — potesse svilupparsi l'attacco.

Poco dopo, però, sentendo rumori di aerei da altre direzioni, riprese la rotta sud in linea di fila: formazione più agevole a mantenere e più sicura ai fini di eventuali manovre da compiere tra il buio e la nebbia in relazione agli attacchi.

Alle 02.40, appena ripresa la rotta 180°, si accese sulla sinistra un bengala e qualche minuto dopo un secondo. La F. N. accostò di 40° a dritta per allontanarsi dall'area illuminata e continuò su tale rotta fino alle 03.31 aumentando progressivamente la distanza dai bengala che successivamente si accendevano, come

(1) La posizione data per il convoglio di levante era praticamente esatta. Quanto alle perdite, tra P.f. rinviati ad Alessandria o a Tobruk e affondati, se ne contavano già quattro; perciò il convoglio era ridotto a sette piroscafi come Supermarina aveva supposto. Non era invece stato messo fuori combattimento alcun incrociatore.

è indicato nel grafico n. 16. Le due ultime accensioni furono di 9 e di 12 bengala, con un imponente e pittoresco effetto luminoso sulla densa cortina di nebbia al di sopra della quale saettavano nel cielo le codette luminose del fuoco c.a., che fu eseguito per qualche minuto a scopo intimidatorio. Pochi istanti dopo l'ultima accensione la F. N., avvolta dalla nebbia, accostò di altri 30° a dritta; cinque minuti dopo riaccostò di 30° a sinistra, per disorientare gli attaccanti, e alle 03.56 non vedendo più accendersi bengala riprese la rotta 180° e smise di far nebbia.

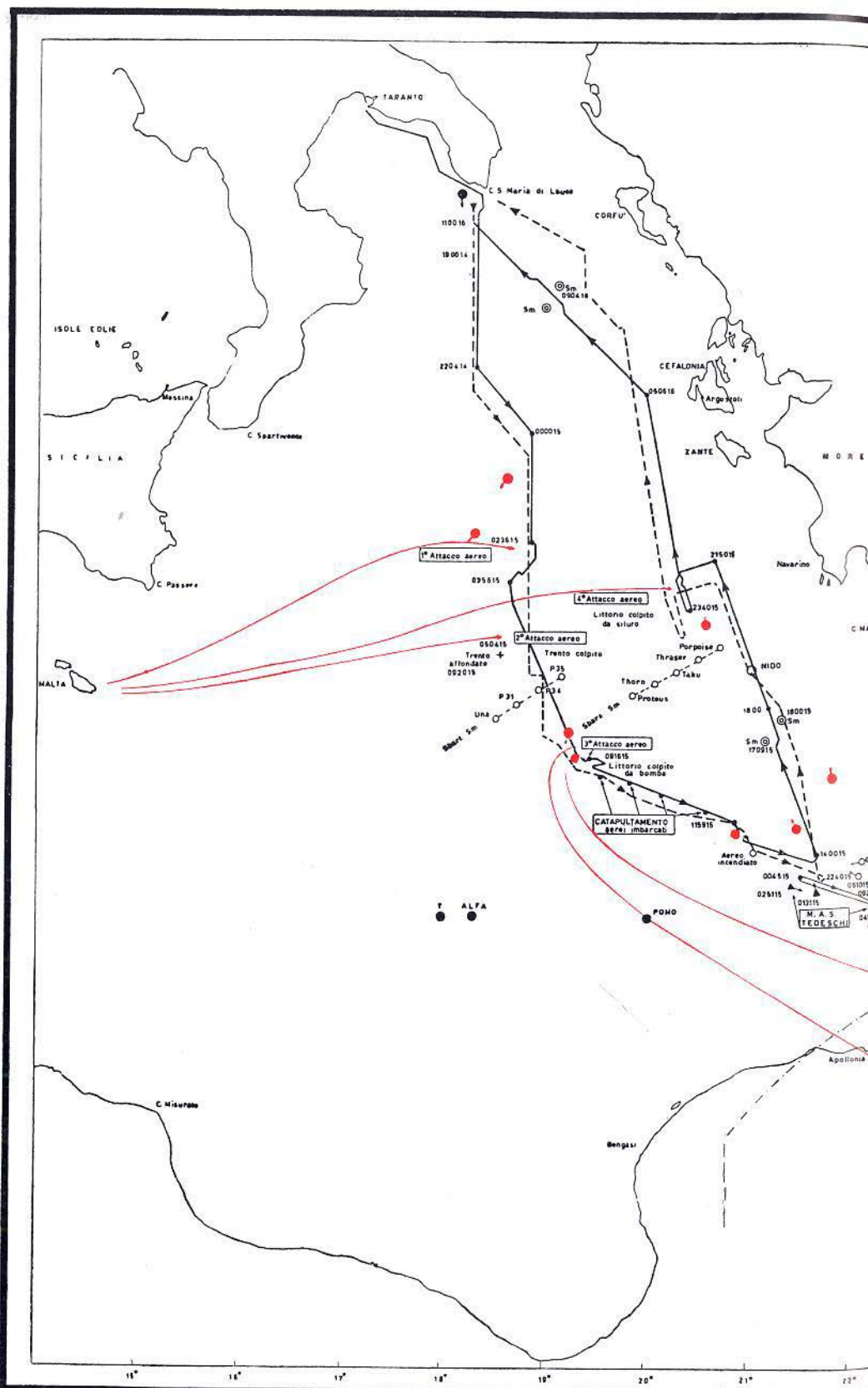
Nessun aereo silurante fu avvistato e dopo la seconda accostata di 30° — mentre la fila degli ultimi 12 bengala si stava spegnendo — il *Legionario* rilevò gli aerei in allontanamento.

Essi, in numero di quattro del tipo Wellington, si erano levati in volo da Malta e, guidati dal ricognitore-bengaliere munito di Radar, avevano tentato l'attacco: tre vi avevano rinunciato non riuscendo a scorgere le navi in mezzo alla nebbia e il quarto aveva lanciato un siluro contro una delle Nb, che riteneva di avere intravista; naturalmente senza colpirla.

Alle 04.15 la F. N., stimando di essersi portata a ponente rispetto alla direttrice di marcia 180°, accostò per 160° mettendo la prua verso il punto Alfa ed evitando così di ritardare l'incontro col convoglio che risultava alquanto indietro rispetto al previsto, in seguito ad una comunicazione di Supermarina ricevuta alle 04.40 del 15. Essa si riferiva ad un punto dato alle 21.24 del 14 da motosiluranti tedesche che avevano preso contatto colla formazione inglese: lat. 34° 15' long. 22° 34', rotta 250° e velocità 14 nodi. « La notizia era interessante — scrive l'Amm. Iachino — ma era troppo vecchia per poter essere utilizzata ai fini della nostra manovra di intercettazione. Infatti, come vedremo in seguito, all'ora in cui ricevevmo quella comunicazione di Supermarina, mentre noi pensavamo che il convoglio avesse proseguito la sua marcia verso Malta, in realtà esso aveva già invertito la rotta [alle 00.45, come si è visto] ».

Fino all'alba i due Gruppi della F. N. italiana non furono più disturbati. Dall'alba cominciò una serie di attacchi, per la cui descrizione ricorriamo al libro dell'Amm. Iachino « Operazione Mézzo Giugno », dove sono esaurientemente e chiaramente descritti.

« L'orizzonte si schiariva intanto alle prime luci dell'alba; le incognite della notte erano finite, ma non potevamo pensare a pren-

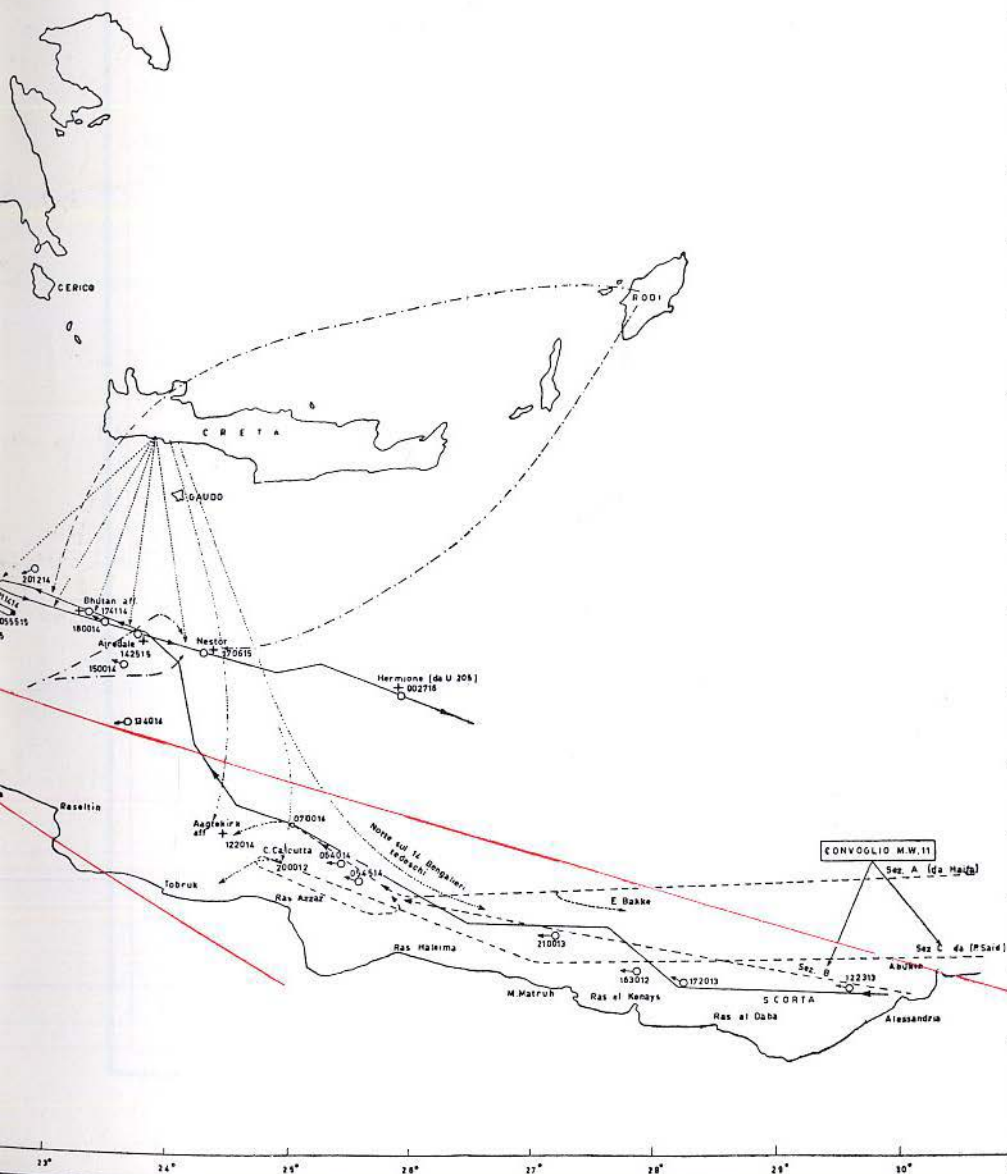


OPERAZIONE MEZZO GIUGNO

(VIGOROUS)

14-16 Giugno 1942

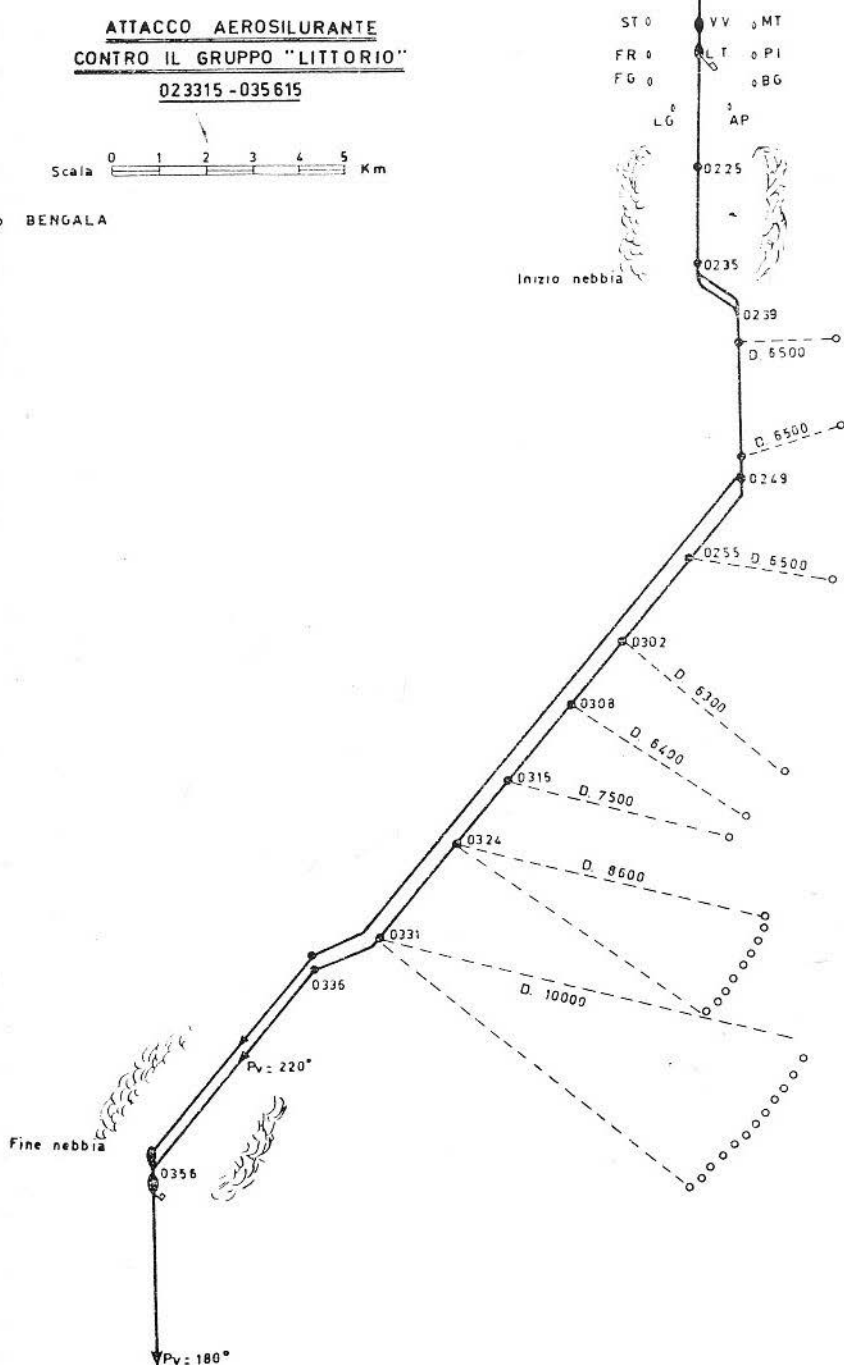
- Rotta gruppo LITTORIO
- - - Incrociatori 3^a-4^a Div.
- - - Convoglio inglese
- - - " " " F.N.
- Avvistamento dagli aerei tedeschi e italiani
- ▲ " " da MAS e Sm tedeschi
- Avvistamento da aerei e Sm inglesi
- + Affondamenti uniti
- - - Rotte aerei italiani
- - - " " tedeschi
- Rotte aerei inglesi e americani



**ATTACCO AEROSILURANTE
CONTRO IL GRUPPO "LITTORIO"**
023315 - 035615

Scala 0 1 2 3 4 5 Km

o BENGALA



dere nemmeno un poco di riposo perché anzi il crepuscolo era l'ora più pericolosa per gli attacchi di aerei e di sommergibili. Contavamo però di vedere presto arrivare i primi apparecchi da caccia tedeschi a proteggerci dall'alto. Guardammo quindi ansiosamente intorno a noi per scorgere questi aerei di scorta, ma non vedemmo all'orizzonte altro che le quattro sagome del Gruppo incrociatori che ci precedevano a distanza verso sud, un poco spostati sulla nostra dritta per effetto del nostro ultimo cambiamento di rotta.

« Purtroppo gli apparecchi da caccia tedeschi arrivarono soltanto molto più tardi, e nel frattempo noi fummo sottoposti, nella incerta luce crepuscolare e senza alcuna protezione dall'alto, ad un nuovo e più violento attacco da parte di aerei siluranti.

« Alle 05.04 infatti le vedette della *Littorio* danno l'allarme comunicando l'avvistamento di un aereo sospetto molto lontano, appena un poco sguardato dalla nostra prora a dritta. Pochi minuti dopo, il *Corazziere*, che fa parte della scorta al Gruppo incrociatori, segnala aerei nemici in direzione sudest, e alle 05.10 vediamo distintamente tre grossi aerei siluranti, che si avvicinano bassi sul mare, una trentina di gradi a dritta della nostra prora, alla distanza di circa 15 mila metri. Si tratta certamente di un attacco diretto al Gruppo incrociatori, e infatti vediamo quelle quattro unità iniziare subito un rabbioso tiro c.a. e manovrare per evitare i siluri.

« Sullo svolgimento di questo attacco così riferì, al ritorno della missione, il comandante del Gruppo incrociatori, ammiraglio de Courten (grafico n. 17):

L'attacco è stato sferrato circa alle ore 5 (venti minuti prima del sorgere del sole); orizzonte chiaro e luminoso verso levante, contro il quale le sagome delle navi, con rotta a sud, si stagliano nettamente; orizzonte netto, ma scuro verso ponente.

La formazione procedeva a 20 nodi cogli incrociatori in linea di fila e i 4 Ct in scorta laterale, appunto in previsione di attacchi siluranti.

Gli apparecchi impiegati come aerei siluranti erano tutti del tipo Bristol-Beaufort, e volavano in gruppo come in altre circostanze simili, a bassa quota sul mare, spostandosi molto rapidamente per la loro alta velocità.

L'azione dei velivoli nemici si è svolta senza contrasto di forze aeree nazionali o alleate.

In questa occasione il gruppo dei velivoli siluranti è stato apparentemente preceduto da un velivolo isolato di eguale tipo, probabilmente destinato a prendere contatto, nelle incerte luci dell'alba, e spostare opportunamente il gruppo portandolo all'attacco sul lato più opportuno (ponente); infatti il

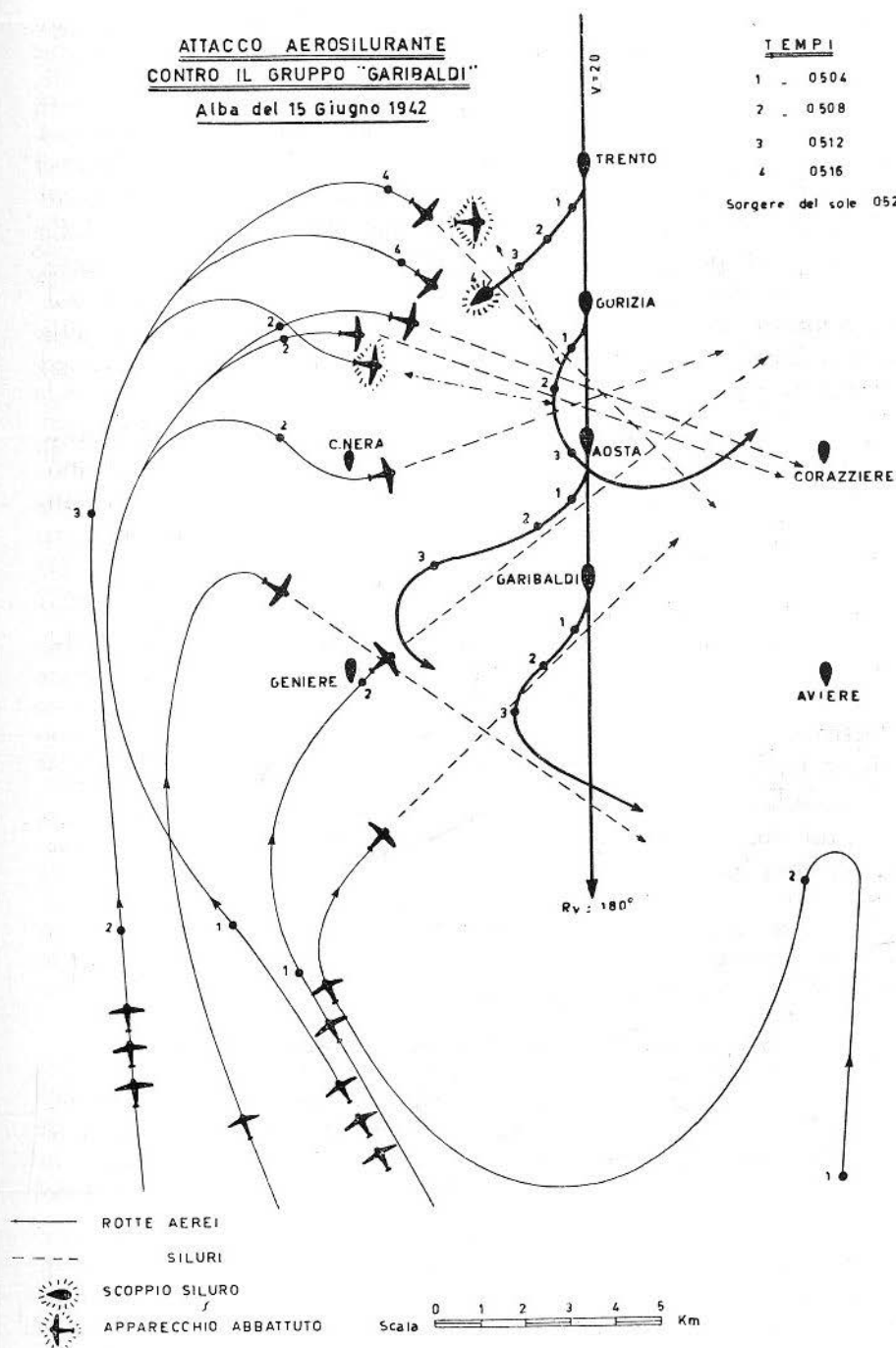
ATTACCO AEROSILURANTE CONTRO IL GRUPPO "GARIBALDI"

Alba del 15 Giugno 1942

TEMPI

1	-	0504
2	-	0508
3	-	0512
4	-	0516

Sorgere del sole 0520



primo avvistamento è stato quello di un aereo sul lato sinistro della formazione (levante), che sempre restando a bassa quota sul mare ed a notevole distanza, (sui 12-15 mila metri) si è poi spostato verso sud e verso ponente, donde ha verosimilmente guidato la manovra degli altri aerosiluranti, rimasti arretrati e fuori vista. Tale velivolo isolato non ha potuto essere subito riconosciuto, sia per la notevole distanza, sia perché — essendo attesi velivoli di scorta nazionali — la sua manovra risultò conforme a quella che essi generalmente svolgono. In conseguenza, l'allarme sulle navi è stato dato quando, dopo poche decine di secondi, furono avvistati gli altri velivoli in gruppo, che — in tre ondate successive di tre apparecchi ciascuna, di poco distanziate l'una dall'altra — puntarono sulla formazione per l'attacco.

Nella prima ondata, che ha attaccato i due incrociatori di testa, gli apparecchi si sono separati in modo da giungere al lancio più o meno contemporaneamente, ma da settori diversi rispetto al *Garibaldi* e all'*Aosta*: la seconda ondata ha attaccato prevalentemente il centro della formazione (*Gorizia*) mentre la terza ha lanciato sulla coda (*Gorizia-Trento*). In tutti e tre i casi gli attaccanti hanno realizzato pericolosi incroci di siluri.

I velivoli siluranti nemici si sono avvicinati con decisione e perizia sotto il fuoco delle navi virando poi rapidamente dopo il lancio del siluro; per allontanarsi alcuni velivoli hanno defilato di controborso a breve distanza dalle navi, fatti segno al tiro delle mitragliere, il quale però è stato reso assai difficile dalle fortissime variazioni di brandeggio.

Gli apparecchi che hanno attaccato la testa della formazione hanno sganciato i siluri a distanza dagli incrociatori intorno ai 1000 metri, mentre quelli che hanno attaccato le due unità di coda si sono portati a distanze sensibilmente minori. Vari osservatori hanno notato che il siluro che ha colpito il *Trento* è stato lanciato a non più di 200 metri dalla nave, ossia a distanza tale da non poter essere evitato colla manovra.

La manovra delle unità per evitare i siluri è stata svolta da ciascun comandante senza alcun vincolo, in relazione agli sganci dei siluri osservati. Particolarmente abili sono state le manovre del *Garibaldi*, presso il quale sono defilate successivamente, a breve distanza dallo scafo, due scie provenienti da diverse direzioni, e del *Gorizia*, che ha dovuto evolvere in una zona di mare infestata da parecchi siluri convergenti da opposte direzioni compiendo una volta tonda sul lato sinistro.

« Il Gruppo incrociatori fu quindi colto piuttosto di sorpresa, in quell'ora critica, tra la fine della notte e i primi chiarori del giorno, nel quale, come è noto, la vigilanza delle vedette è un poco meno attiva per effetto della distensione dei nervi dopo la forte tensione della notte. Il Gruppo era ancora nella formazione notturna, cioè in linea di fila, mentre molti, fra i quali lo stesso comandante del Gruppo, ritenevano che la migliore formazione sarebbe stata quella ordinariamente adottata di giorno, cioè su due colonne. Io non ho mai condivisa questa opinione; la formazione

su due colonne aveva certamente il vantaggio di utilizzare meglio la protezione dei Ct di scorta, specialmente quando questi erano poco numerosi, ma presentava il serio inconveniente di vincolare troppo la manovra delle navi, obbligandole sempre ad accostare in fuori, per evitare d'investire le unità vicine. Anche il tiro c.a. risultava meno libero nella formazione su due colonne e — tutto sommato — io ho sempre considerata la linea di fila come la formazione più agile e più sciolta per respingere ogni forma di attacco notturno in mare.

« L'attacco dei nove apparecchi siluranti decisi ad avvicinarsi fino alle minime distanze non poteva non avere successo, nonostante la vivace reazione di fuoco degli incrociatori e l'abilità manovriera dei comandanti, tutti veterani della guerra.

« Il rapporto dell'Ammiraglio de Courten dice esplicitamente che la reazione c.a. fu molto vivace da parte degli incrociatori, ma risultò scarsa e insufficiente sui Ct della scorta; c'era tuttavia poco da aspettarsi da quattro soli Ct, dotati di un piccolo numero di mitragliere.

« Il *Gorizia* riferì di aver abbattuto col proprio tiro due aerei nemici, e il *Garibaldi* confermò di aver visto due aerei allontanarsi con una lunga scia di fumo, evidentemente danneggiati dal nostro fuoco c.a. Dalla relazione dell'Ammiraglio britannico risulta che effettivamente due di quegli aerei siluranti furono colpiti ma non abbattuti.

« L'Ammiraglio Parona riferì di aver visto nettamente dal *Gorizia* uno degli aerei nemici munito di due siluri, invece di uno solo, come era sempre avvenuto prima di allora. Anche qualcun altro osservò la stessa cosa dalle corazzate, ma sul momento rimanemmo un po' in dubbio sull'esattezza dell'osservazione; essa ci è stata confermata dalla relazione ufficiale inglese.

« Effettivamente gli aerei tipo "Bristol-Beaufort", che ci attaccarono quella mattina erano di un tipo molto progredito rispetto a quelli che avevamo visti venire all'attacco nelle precedenti operazioni di guerra. Nell'ultimo semestre del 1941 e nel primo del 1942 non eravamo mai stati attaccati in mare da aerei siluranti, e l'ultima esperienza che le nostre F. N. avessero di un attacco aereo col siluro era quello assai remoto del 28 marzo 1941, sotto Gaudio... Le caratteristiche di quegli attacchi aerei del 1941 erano le piccole dimensioni degli Swordfish, la loro scarsa velocità e il loro

leggero armamento (un solo siluro); si era notato che era relativamente facile tenerli sotto il tiro delle mitragliere e che un solo colpo di queste armi bastava per abatterli.

« I nuovi apparecchi, che fecero la loro apparizione per la prima volta il 15 giugno, avevano invece dimensioni molto maggiori, erano assai più veloci ed erano dotati di due siluri; inoltre apparvero capaci di incassare vari colpi di mitragliera senza essere abbattuti. Fu notato più di una volta dalle nostre navi che quegli aerei, anche dopo essere stati visibilmente colpiti dal tiro delle mitragliatrici, continuavano a volare apparentemente indisturbati. Si sarebbe detto, e forse era vero, che le loro parti più vitali fossero leggermente blindate, e che perciò non si potesse abatterli senza ricorrere alle mitragliatrici pesanti o addirittura ai cannoni c.a. Comunque le loro stesse dimensioni conferivano loro una resistenza al fuoco c.a. ben superiore a quella dei vecchi piccoli Swordfish; e d'altra parte la loro grande mobilità rendeva assai difficile colpirli coi cannoni quando erano molto vicini, cioè nel momento più pericoloso dell'attacco.

« Dei nove apparecchi che attaccarono all'alba il Gruppo dei nostri incrociatori, uno solo ebbe successo colpendo con un siluro il *Trento*. Tutti gli altri siluri furono evitati colla manovra; anche il *Trento* aveva prontamente e abilmente manovrato, appena visti sganciare i siluri dagli aerei, ma non poté evitare quello che fu lanciato dalla distanza di soli 200 metri. Bisogna tener presente che il *Trento* era l'ultima nave della linea di fila, e che perciò era insufficientemente protetto dai Ct di scorta che erano piazzati in testa alla formazione; l'aereo inglese aveva evidentemente approfittato di questa circostanza favorevole per avvicinarsi alle minime distanze e colpire colla massima probabilità di successo.

« Da bordo della *Littorio* assistemmo con ansia a tutto lo svolgimento dell'attacco aereo diretto contro gli incrociatori... Speravamo già che l'attacco fosse fallito quando notammo che il *Trento* stava scadendo rispetto al resto della formazione e poco dopo vedemmo con dolore levarsi dal suo fumaio prodiero una alta colonna di fumo nerissimo...

« Mentre aspettavo con trepidazione notizie sulla situazione del *Trento*, gli aerosiluranti inglesi, che forse non avevano ancora notato la presenza delle nostre due corazzate, manovravano a di-

stanza per riordinarsi. Improvvisamente vediamo un gruppo di tre apparecchi che si distacca dal resto e dirige velocissimo verso di noi, rasente al mare. La luce era intanto molto aumentata, anche se il sole non si era ancora alzato, e non eravamo più nelle difficili condizioni di visibilità in cui si erano trovati poco prima gli incrociatori. Inoltre non eravamo affatto colti di sorpresa; l'attacco al Gruppo *Garibaldi* ci aveva dato l'allarme ed eravamo pronti con tutte le armi a ricevere gli attaccanti che dirigevano su di noi.

« Le due corazzate aprono infatti subito il fuoco coi cannoni da 90 mm e i Ct di scorta sparano qualche salva da 120 mm finché gli aerei sono ancora distanti; ma l'avvicinamento è rapidissimo e ben presto le mitragliere si uniscono anch'esse al coro generale degli altri calibri cercando d'arrestare l'impeto dell'attacco. Le navi cominciano subito a manovrare con accostate d'urgenza, allo scopo di evitare che i tre aerosiluranti arrivino tutti insieme in posizione favorevole per il lancio; occorre infatti obbligarli a lanciare i loro siluri in successione, anziché contemporaneamente, perché così era più facile evitarli. Effettivamente la pronta manovra delle corazzate disorienta gli attaccanti e ne provoca la dispersione; uno di essi si trova in posizione favorevole alle 05.26 e ne profitta per lanciare da dritta della nostra formazione. Esso non aveva potuto però avvicinarsi sufficientemente e fu costretto a lanciare da una distanza di circa 4500 metri, troppo forte cioè per colpire una nave in manovra; vedemmo infatti il siluro passare lontano sul nostro fianco.

« Gli altri due aerei eran molto scaduti di poppa durante la nostra accostata e non si trovavano più in posizione favorevole per il lancio; li vediamo infatti invertire la rotta e venire nuovamente all'attacco cercando di portarsi di prora alle corazzate. Uno di essi rimonta la nostra formazione a breve distanza sul lato destro, mentre tutte le mitragliere gli scaricano addosso centinaia di proietti; ma esso continua a progredire apparentemente illeso e riesce a lanciare un siluro da circa 1500 metri di distanza. Anche questo siluro viene facilmente evitato colla manovra.

« L'altro apparecchio non era riuscito a portarsi in posizione favorevole insieme col primo, e la nostra nuova accostata lo fece decisamente scadere di poppa. Esso fu costretto perciò a rinunciare per il momento al lancio, e lo vedemmo allontanarsi verso nord come se volesse rientrare alla base. Ma era evidentemente soltanto

una finta momentanea; lo vediamo poco dopo invertire la rotta e, dirigere rapidamente su di noi, sperando forse di coglierci di sorpresa. Siamo invece pronti ad accoglierlo convenientemente, tanto più che esso è ora il solo nemico di cui ci dobbiamo preoccupare. Tutte le armi c.a. sono dirette contro quell'aereo, che avanza inesorabilmente sotto un fuoco micidiale; sembra impossibile che non si riesca ad abbatterlo, ma esso continua ad avvicinarsi fino a circa 2000 metri. Alle 05.51 lancia un siluro contro la *Vittorio Veneto*, che è la nave a lui più vicina, e si disimpegna poi subito con un'ardita virata, passando in mezzo alle due corazzate; anche in questa fase il fuoco c.a. si abbatte violento su di lui, e sembra che vari proiettili lo colpiscano in pieno, mentre esso continua imperterrito a volare a bassa quota, e poco dopo lo si vede allontanarsi verso ponente senza avere apparentemente riportato alcun danno.

« L'attacco era così finito; fortunatamente avevamo potuto schivare tutti i siluri colla manovra, e fu una vera fortuna, perché la mancanza di aerei da caccia nel cielo della formazione rendeva la nostra situazione molto pericolosa...

« Dalla relazione dell'Ammiragliato britannico risulta che quell'attacco all'alba fu effettivamente opera di nove apparecchi Beaufort di Malta, i quali riferirono di avere colpito e fermato un incrociatore da 10 mila tonnellate (che era infatti il *Trento*) e inoltre di avere messo un siluro a segno su ciascuna delle nostre due corazzate. Quest'ultimo apprezzamento era del tutto errato, ma il Comando inglese se ne rese conto soltanto più tardi; per il momento esso ritenne invece che gli aerei avessero riportato un completo successo e che l'avanzata offensiva della nostra forza navale fosse stata arrestata.

« Frattanto, proprio nel periodo più vivo dell'attacco aereo, era stato necessario occuparsi del *Trento* in avaria e fermo in mezzo al mare, col Ct *Camicia Nera* che gli girava intorno avvolgendolo in una densa cortina di nebbia, allo scopo di sottrarlo ad un ritorno offensivo degli aerei nemici. Alla mia richiesta di notizie, il Comando del *Trento* comunicava che era stato colpito da un solo siluro e che cercava di rimettere in moto le due macchine interne [gli Inc tipo *Trento* avevano quattro eliche]. Ordinai subito ai Ct *Pigafetta* e *Saetta* di recarsi presso l'incrociatore sinistrato per prestargli assistenza e scortarlo se avesse potuto prima o poi rimettere in moto. Non era possibile distaccare altre unità

in suo aiuto, dato che la nostra forza navale aveva un compito offensivo da svolgere nelle prossime ore. Rimasi tuttavia molto dispiaciuto di non poter far nulla di più per salvare quella nave che, con animo rattristato, vedevo scadere via via sempre più lontano da noi, mentre la colonna di fumo nero continuava a salire sempre molto densa verso il cielo, denunciando chiaramente un forte incendio di nafta nei locali caldaie. Tuttavia lo scafo del *Trento* appariva galleggiare quasi normalmente, seppure con un'immersione a prora leggermente superiore alla solita; ciò lasciava pensare che i danni provocati dall'esplosione del siluro non fossero irrimediabili e che, salvo imprevisti, si sarebbe potuto rimettere in moto almeno una macchina, oppure prendere a rimorchio la nave per portarla in acque meno pericolose.

« Purtroppo, come vedremo in seguito, queste nostre speranze furono frustrate dall'intervento di un sommergibile inglese, che finì il *Trento* con un secondo siluro.

« Avevo già informato Supermarina degli attacchi aerei che avevamo subito durante la notte e all'alba, nonché del siluramento del *Trento* e delle disposizioni prese per assisterlo a riprendere la navigazione e a rientrare in porto. All'agitazione di quelle prime ore del mattino era subentrata un po' di calma, ma poco prima delle 7 ci fu un nuovo allarme per l'avvistamento a distanza di un gruppo di nove aerei, che le vedette giudicarono nemici. Tutti gli armamenti dei cannoni e delle mitragliere c.a. accorsero ai loro posti e brandeggiarono le armi in direzione di quello che sembrava un nuovo attacco di siluranti inglesi, quando si notò che quegli aerei si stavano avvicinando con una manovra correttamente eseguita secondo le norme regolamentari per gli apparecchi nazionali e alleati. Alcuni di quegli aerei fecero poi anche il segnale di riconoscimento, e così comprendemmo che si trattava di apparecchi tedeschi, destinati a scortarci e a proteggerci dagli attacchi nemici...

« Naturalmente il pensiero del convoglio inglese e della migliore maniera di venire al più presto a contatto con esso era quello che maggiormente occupava la mia mente, ora che erano finiti gli attacchi aerei, e prima che essi potessero riprendere nuovamente. Bisognava avere qualche dato preciso sulla sua posizione e sui suoi movimenti per regolare le nostre mosse in conseguenza, ma mi rendevo conto che notizie fresche ed esatte sul nemico si sarebbero potute avere solo dagli aerei imbarcati e dai loro osservatori

sperimentati alle ricognizioni sul mare. Ordinai perciò al Comando del Gruppo « Garibaldi » di catapultare uno dei suoi Ro.43 e di fargli esplorare le nostre immediate vicinanze, poiché pensavo che il convoglio inglese potesse anche non essere tanto lontano da noi, se aveva regolarmente navigato con rotta diretta su Malta per tutta la notte e alla velocità segnalata di 14 nodi. Volevo anzitutto chiarire almeno approssimativamente la zona in cui esso si trovava, salvo poi a disporre ricognizioni sistematiche per seguirne i movimenti nel resto della mattinata; ero infatti ansioso di arrivare al contatto tattico prima di mezzogiorno per avere molte ore di luce a disposizione sì da rendere risolutivo il combattimento.

« Verso le 6 del mattino era giunto invero un telegramma di Supermarina, che dava qualche notizia sul convoglio di Alessandria: "Mas germanici comunicano posizione convoglio ore 01.31 lat. 34° 31' long. 21° 42' rotta nord - 052515" ».

« Si trattava di una notizia un po' vecchia, poiché risaliva a cinque ore prima, e d'altra parte non si sapeva quale grado di precisione potesse avere, provenendo da Mas che dovevano essere rimasti per tutta la notte fuori vista di terra e perciò non in grado di definire bene la propria posizione geografica. Tuttavia feci mettere subito quel punto sulla carta nautica e rilevai che esso risultava alquanto arretrato rispetto a quanto avevo previsto, attribuendo al convoglio la velocità di 14 nodi. Se non c'erano grossolani errori di posizione, si doveva concludere che il convoglio inglese aveva dovuto rallentare per qualche ragione la propria marcia e che perciò era più lontano da noi di quanto io non stimassi.

« Nel dubbio però che l'apprezzamento dei Mas fosse errato reputai conveniente non modificare la rotta della forza navale in base alla posizione comunicatami per il convoglio nemico e rimasi in attesa di ulteriori notizie che chiarissero meglio la situazione. Frattanto feci chiedere a tutte le unità dipendenti quanti dei loro aerei imbarcati fossero ancora efficienti, poiché temevo che qualcuno di essi avesse avuto a soffrire per effetto del violento tiro c.a. sviluppato all'alba.

« Mentre raccoglievo le risposte a questo mio quesito, ricevetti una nuova comunicazione di Supermarina relativa al convoglio: "Mas germanici comunicano posizione incrociatori et cinque Ct ore 02.51 lat. 34° 15' long. 21° 15' rotta 100° velocità 15 nodi et un incrociatore colpito con due siluri - 060015" ».

« Questo telegramma mi lasciò alquanto perplesso; esso si riferiva a poco più di un'ora dopo il precedente, e la posizione attribuita al convoglio era effettivamente spostata un poco verso ponente; ma la rotta apprezzata era addirittura opposta a quella che sarebbe stato ragionevole aspettarsi per un convoglio diretto a Malta. Il telegramma proveniva poi da uno dei soliti Mas tedeschi, e l'osservazione fatta di nottetempo, non mi dava grande affidamento di esattezza. Era possibile che fosse stata osservata soltanto una rotta transitoria del convoglio o anche della sola scorta, poiché il telegramma si riferiva solamente a qualche unità militare; poteva quindi darsi che le unità osservate fossero in fase di manovra e avessero poi ripreso la rotta a ponente. Tuttavia non si poteva escludere che si trattasse di un'osservazione esatta e riferentesi a tutto il convoglio, nel qual caso bisognava arrivare alla conclusione che esso aveva rinunciato a proseguire la propria missione e stava ritornando verso Alessandria.

« Qualche minuto dopo ricevevo da un velivolo del CAT dislocato in Africa la notizia che il convoglio inglese si trovava alle 06.10 a miglia 80 per 350° da Derna. Il messaggio non specificava né la rotta né la velocità del convoglio, ma era utilissimo lo stesso perché proveniva da un osservatore del tutto indipendente da quello delle precedenti comunicazioni, e soprattutto perché era una notizia fresca e relativa a un'osservazione fatta di giorno. La posizione indicata da quell'aereo si accordava abbastanza bene colle precedenti e confermava che, per una ragione o per un'altra, il convoglio inglese era molto in ritardo rispetto al previsto. Questa era l'informazione più importante in quel momento, e decisi di non tardare ulteriormente a mutare la mia direttrice di marcia in base alla nuova situazione di fatto.

« Detti perciò ordine (alle ore 7) al Gruppo delle corazzate di accostare per rotta 140°, in modo da accelerare l'incontro col nemico se esso continuava ad avanzare verso ponente. Anche il Gruppo incrociatori ebbe lo stesso ordine, e gli venne confermato di rimanere a 10 miglia dal grosso sul rilevamento sud.

« Esaminando la carta nautica osservai che alle 6 del mattino la nostra forza navale distava dal convoglio inglese circa 180 miglia; se quindi il convoglio non aveva invertito la rotta e continuava a procedere verso ponente alla velocità di 14 nodi, noi avremmo potuto venire a contatto con esso fra le 11 e mezzogiorno, cioè

in tempo per impegnarlo in un combattimento risolutivo. Questa osservazione era rassicurante, ma tutto dipendeva da quello che gli Inglesi avevano deciso circa il proseguimento della loro missione. Bisognava venire al più presto a conoscenza di questa loro decisione, bisognava cioè eliminare l'incertezza tuttora esistente sulla rotta che essi stavano attualmente seguendo.

« Per chiarire questo dubbio d'importanza fondamentale non c'era che far ricorso ai nostri aerei imbarcati. Il *Garibaldi* aveva già catapultato uno dei suoi apparecchi, secondo i miei ordini, ma esso non era riuscito a levarsi in volo ed era subito caduto in mare. Il Ct *Geniere* era stato distaccato per raccogliere i naufraghi, ma quando arrivò sul posto, apparecchio ed equipaggio erano purtroppo già scomparsi.

« Detti subito ordine [07.20] che il *Gorizia* catapultasse un aereo, per esplorare lungo il parallelo 30° 20' e fra i meridiani 21° e 23°, ossia nella zona nella quale, secondo ogni probabilità, doveva trovarsi a quell'ora il convoglio inglese, se aveva proseguito in rotta verso Malta [il velivolo fu catapultato alle 07.38].

« Frattanto ricevo un telegramma del *Trento*, che comunica di essere ancora fermo e di non aver potuto domare l'incendio delle caldaie di prora. Sono alquanto preoccupato di questa notizia perché il permanere a lungo immobile nello stesso punto può riuscire estremamente pericoloso per la nave; gli Inglesi sanno benissimo dove essa si è fermata, e penso che faranno di tutto per approfittare di una così favorevole occasione e affondarla. Né posso ritenere sufficienti a proteggerla i due Ct che le ho lasciato vicino e che cercano di occultarla con cortine di nebbia. Lo stesso pensiero deve avere avuto anche Supermarina poiché, poco dopo, intercettiamo un telegramma da Roma che ordina alle torpediniere *Pegaso* a Patrasco e *Partenope* a Navarino di accendere subito e di uscire al più presto per accorrere sul punto dove si trova fermo il *Trento*. Anche un rimorchiatore d'alto mare viene inviato da Supermarina sul posto, facendolo uscire da Crotone. La situazione dell'incrociatore silurato sarebbe quindi venuta a migliorare ben presto e già mi sentivo un poco rassicurato, quando dal *Trento* si comunica che era stato sorvolato da un aereo sicuramente inglese. Le mie preoccupazioni sulla possibilità di salvare quella nave risorgono più vive di prima e aumentano ancora quando esso telegrafa alle 07.40 che l'incendio in caldaia andava estendendosi anziché diminuire...

« Alle 07.47 finalmente mi pervenne la prima notizia completa sul convoglio di Alessandria, per merito di un velivolo del CAT. Secondo questa segnalazione, il convoglio alle 06.30 si trovava in una posizione che distava dalla nostra circa 160 miglia e navigava alla velocità di 14 nodi su rotta 330°. Veniva dunque più o meno confermata la precedente posizione del nemico, e la possibilità per noi d'incontrarlo prima di mezzogiorno; soprattutto mi faceva piacere vedere così risolto il mio dubbio sulla direttrice di marcia del convoglio, che apparentemente non aveva mai pensato d'invertire la rotta o, se l'aveva invertita per un poco, era ora nuovamente diretto verso Malta. Riesaminando la carta di navigazione, mi accorsi che, nonostante la nuova rotta assunta, stavamo ancora dirigendo troppo a sud; per accelerare al massimo l'incontro col nemico, feci accostare tutte le unità per rotta 110°.

« Nel frattempo però la nostra attenzione è nuovamente richiamata dall'avvistamento di aerei sospetti... Si trattava probabilmente di apparecchi incaricati d'individuare e di riferire al Comando inglese le perdite e i danni da noi riportati durante gli attacchi della notte e dell'alba. Sarebbe stato nostro desiderio allontanarli, ma i quattro caccia tedeschi di scorta sembravano non accorgersi della loro molesta presenza, e non accennavano menomamente ad intervenire. Non potevamo d'altra parte dare ordini alla scorta aerea perché non avevamo collegamento radiofonico con essa; per l'appunto in quei giorni il Comando tedesco aveva, a nostra insaputa, cambiato il codice dei segnali fra navi ed aerei e non ce ne aveva consegnato la nuova edizione.

« Poco dopo le ore 8 il *Gorizia* segnala d'urgenza la scoperta di aerei nemici, e infatti quasi contemporaneamente vediamo, 30° di prora a dritta, due grossi aerei bassi sul mare, che pare dirigano per attaccarci. Le due corazzate aprono subito il fuoco coi cannoni da 90 contro quegli aerei, e tutta la nostra attenzione è rivolta in quella direzione, quando improvvisamente una vedetta della *Littorio* dà l'allarme per l'approssimarsi di un gruppo di velivoli nemici a quota molto alta, e già quasi sulla nostra verticale. Abbiamo appena il tempo di guardare in su, quando vediamo sorgere intorno a noi varie grandi colonne d'acqua da una parte e dall'altra della prora, sollevate dalle bombe di quegli aerei. Le colonne sono vicinissime alla *Littorio*, e si sente lo scafo vibrare per le esplosioni delle bombe cadute in prossimità; il lancio continua an-

cora per brevi istanti, e alte colonne si sollevano intorno a noi ma più verso poppa, mentre una violenta esplosione avviene proprio sotto la nostra plancia. Vedo un grande bagliore in direzione della torre sottostante, e sento il crepitio delle schegge che, lanciate in tutte le direzioni, martellano le lamiere delle sovrastrutture.

« Guardando verso il nostro zenit, vedo una formazione di nove grandi apparecchi quadrimotori, che ci sorvola all'apparente quota di 4000 metri, provenendo dalla parte del sole, cioè una ventina di gradi sulla sinistra della nostra prora. E' evidente che gli aerei avvistati poco prima bassi sul mare avevano lo scopo di attirare la nostra attenzione sulla dritta, per distrarci e impedirci così di avvistare per tempo il gruppo di aerei che ci minacciava da sinistra e contro sole. E infatti l'arrivo di questi apparecchi bombardieri (che riconoscemmo per americani del tipo Liberator) passò inosservato a tutte le vedette, e le bombe caddero sulla nostra formazione prima che avessimo il tempo di fare qualunque manovra per evitarle.

« Fortunatamente una sola bomba colpì la *Littorio* [08.16]; le altre caddero tutte nelle nostre vicinanze immediate e non recarono danni, per quanto fossero certamente lanciate con grande precisione. Altre bombe furono viste cadere intorno alla *Vittorio Veneto*, di poppa a noi, ma fortunatamente senza successo (1). La bomba che colpì la *Littorio* cadde di striscio sul fianco della torre prodiera da 381, e scoppiò all'urto contro la corazza orizzontale della sua lunetta di sinistra.

« Ci fu una forte proiezione di schegge, alcune delle quali penetrarono nella vasta apertura di sinistra dell'alloggio corazzato del telemetro; esse uccisero un uomo e ferirono altri 12 serventi della torre, che si trovavano nei pressi. Secondo le norme regolamentari per la navigazione in tempo di guerra, quell'apertura sarebbe dovuta rimanere chiusa dall'apposito portellone corazzato, il quale invece era stato poco prima aperto dal personale della torre probabilmente per la curiosità di guardare intorno e per rendersi conto di quello che succedeva fuori.

« Moltissime schegge della bomba erano state proiettate in tutte le direzioni, e se ne vedevano le tracce un poco da per tutto,

(1) La *Vittorio Veneto* ebbe tutte le bombe intorno allo scafo e così vicine che sulla coperta ricadde una parte dell'acqua sollevata in alte colonne dalle esplosioni.

ma specialmente sul fianco sinistro della torre, che però, per essere protetta da piastre di corazza, non aveva sofferto che superficialmente. Una di quelle schegge era arrivata fino all'altezza della plancia ammiraglia, ed aveva lasciato un piccolo foro nella lamiera del parapetto verso prora.

« In conseguenza di quella forte esplosione lo scafo della *Littorio* aveva avuto forti vibrazioni, ed altre erano state provocate dalle esplosioni delle bombe cadute nelle vicinanze. La catapulte degli aerei a poppa era stata fortemente scossa sui suoi supporti, e i due Ro43 di dotazione erano rimasti alquanto danneggiati; non fu più possibile impiegarli in quella giornata, e l'aereo che era pronto al lancio sulla catapulte riportò tali avarie che si dovette gettarlo a mare, essendo giudicato definitivamente inservibile.

« Feci subito esaminare dagli ufficiali del Genio Navale le condizioni dello scafo della *Littorio* a prora e a poppa...; nessun danno aveva riportato la nave oltre a quei pochi della torre di prora...; furono subito fatte prove di funzionamento, e si constatò che la torre poteva rotare liberamente in brandeggio e che i suoi tre cannoni da 381 erano in piena efficienza.

« Appena cadute le bombe, avevo fatto accostare la formazione a un tempo 80° a sinistra, in modo da rilevare il gruppo degli aerei americani verso il traverso; in queste condizioni tutti i nostri cannoni c.a. potevano far fuoco contro quegli aerei, ed effettivamente lo fecero subito con grande intensità in modo da scoraggiarli a ritornare all'attacco. Li vedemmo infatti poco dopo allontanarsi verso ponente; data la loro grande velocità, ben presto furono fuori tiro, e non potemmo avere la soddisfazione di abatterne nemmeno uno.

« Riprendemmo allora la rotta 110°, felicitandoci della nostra buona fortuna che ci aveva permesso di uscire con pochi danni da un bombardamento che era stato condotto con rara precisione. Eravamo infatti abituati ai normali lanci di bombe da parte dei bombardieri inglesi e sapevamo che, anche da quote più basse, avevano scarse probabilità di colpire... infatti poco tempo dopo venimmo a sapere che quei bombardieri erano dotati di uno strumento di punteria munito di orizzonte girostatico di precisione...

« Comunque, essendo ormai rimasto con un piccolo numero di aerei catapultabili a disposizione, pensai che fosse conveniente utilizzarli al più presto, ad evitare che andassero danneggiati in

un eventuale nuovo attacco aereo. Ordinai perciò alla *Vittorio Veneto* di lanciare subito uno dei suoi aerei per l'esplorazione di una striscia di mare larga 30 miglia lungo la direttrice 110° (cioè di prora a noi) fino a 100 miglia dalla nostra forza navale. Contavo così che, in poco più di un'ora, questo aereo ci avrebbe fornito le indicazioni complete sulla posizione, sulla rotta e sulla effettiva composizione del convoglio inglese e della sua scorta. Il problema infatti della presunta presenza di una Nb in quelle forze di scorta non era ancora stato definitivamente risolto da nessuno.

« Frattanto si continuavano a vedere aggirarsi intorno a noi alcuni aerei sospetti, che non si attenevano alle nostre norme regolamentari per il riconoscimento in mare e che perciò dovevano essere considerati nemici. Ordinai che s'intensificasse la vigilanza in tutte le direzioni, per evitare di essere nuovamente colti alla sprovvista, come era avvenuto all'arrivo dei bombardieri americani.

« Alle 08.40 il *Gorizia* improvvisamente segnala l'avvistamento di aerei nemici in direzione nord, e dopo pochi minuti vediamo distintamente cinque grossi apparecchi che, bassi sul mare, si portano rapidamente di prora a noi e poi dirigono a ventaglio su rotta di controbordo, avvicinandosi a grande velocità (V. grafico n. 18).

« Tre di essi erano a sinistra, gli altri due a destra della nostra prora, e le loro rotte convergevano rapidamente sulla testa della nostra formazione. Questo era il momento in cui sarebbe stato utilissimo il contrattacco degli aerei da caccia di scorta, ma gli apparecchi tedeschi, che erano da tempo sulla nostra testa, non accennavano menomamente a intervenire per stroncare l'attacco nemico. D'altra parte non avevamo il mezzo di dare loro ordini in tal senso, e non ci rimase che affidarci anche questa volta ai vecchi mezzi di difesa colla manovra e col tiro c.a.

« Viene infatti subito iniziato il tiro a distanza coi cannoni da 90 delle corazzate e con quelli da 120 dei Ct, mentre le due navi accostano d'urgenza sia per ridurre la velocità di avvicinamento degli aerei, sia per rilevarli in settori poppieri e impedire così che essi arrivino tutti contemporaneamente al lancio.

« Ordino l'accostata d'urgenza sulla dritta fino a quasi invertire la rotta, e la manovra riesce a disorientare gli attaccanti, che si vengono così a trovare tutti sulla nostra sinistra e di poppa. Anche il tiro dei nostri cannoni, ai quali si aggiunge presto quello

C516

Salvo di bombe sulle Nb
LITTORIO colpito.
(Gli aerei sono stati visti
solo quando già sulla
verticale delle navi.)

 $P_Y = 60^\circ$

0830

$R_V = 110^\circ$

0843

D = 4 000

OLÂNCIO

0844

0853

○

LANCIO

0246

AEROSILURANTI

Scala

delle mitragliere, sconcerta alquanto gli aerei inglesi e li obbliga a spezzare l'unità del loro attacco.

« Il gruppo di tre apparecchi che si trovava inizialmente di prora a sinistra è ora nettamente in posizione sfavorevole per il lancio, ed è perciò costretto a spostarsi e a manovrare per mettersi su rotta parallela alla nostra, coll'intento di avvicinarsi da poppavia. Giunto a circa 4000 metri da noi, esso rinuncia però ad avvicinarsi maggiormente lancia i suoi siluri e si disimpegna con rapida virata. Si vedono distintamente le scie dei tre siluri che si avvicinano da poppa alla *Littorio* ma la differenza di velocità ci permette di evitarli facilmente con piccole accostate dall'un lato e dall'altro; la nostra manovra è agevolata dalla troppo grande distanza di lancio.

« Intanto gli altri due apparecchi sono rimasti più lontani ancora e non hanno potuto lanciare insieme coi loro compagni; essi devono manovrare e risalire la formazione per avvicinarsi a distanza di lancio, ma frattanto noi abbiamo già potuto evitare i primi tre siluri e siamo pronti a respingere la nuova ondata di attacco. Vediamo chiaramente i due apparecchi che si avvicinano da poppavia sostenendo da soli tutto il fuoco delle nostre due navi e dei Ct; arrivati a una distanza abbastanza ridotta (apprezziamo circa 2000 metri), ma sempre nei settori poppieri, lanciano finalmente i loro siluri. Appena vediamo il lancio, accostiamo con tutta la barra a sinistra e riusciamo così ad evitare di essere colpiti.

« Dalla plancia della *Littorio* seguiamo con attenzione le scie dei siluri che si avvicinano rapidamente e vediamo una di esse attraversare la nostra rotta, proprio nell'intervallo fra le due navi; il siluro prosegue ancora un poco la sua corsa e poi scoppia di poppa a dritta sollevando un'alta colonna d'acqua. Sul momento non ci rendiamo conto di questa esplosione inaspettata poiché generalmente i siluri, quando non colpiscono uno scafo, affondano alla fine della loro corsa. Può darsi che questa volta gli Inglesi avessero regolati i loro siluri per lo scoppio anziché per l'affondamento a fine corsa, ma era comunque strano che ciò si fosse verificato per un solo siluro.

« Quell'esplosione, vista a distanza dal nostro Gruppo incrociatori, dette loro la sensazione che una delle due corazzate fosse stata colpita, e lo stesso ritennero anche gli aerei inglesi, che notarono l'alta colonna d'acqua dello scoppio mentre si stavano allontanando. Quegli aerei sembravano non aver riportato alcun danno

per effetto del nostro tiro, nonostante noi avessimo più volte ritenuto di averli colpiti almeno colle nostre mitragliere pesanti. Evidentemente il calibro di queste era troppo piccolo per poter abbattere con pochi colpi uno di quei grossi apparecchi, che forse erano anche corazzati nelle loro parti vitali.

« In ogni modo eravamo indispettiti di questa loro apparente invulnerabilità, e più indispettiti eravamo per l'inazione degli aerei da caccia germanici, i quali non avevano fatto nulla né per stroncare l'attacco, né per inseguire il nemico ad attacco finito. Ci domandavamo a che cosa poteva servire quella scorta di aerei, se essa non agiva tempestivamente per impedire gli attacchi o almeno per punire gli attaccanti a cose fatte. Questa volta ci eravamo difesi colle vecchie risorse della manovra e del tiro contraereo, ed eravamo stati assistiti dalla fortuna; ma poteva esempre andare così bene?

« Dalla relazione dell'Ammiragliato britannico sappiamo ora che l'attacco del mattino era stato combinato fra un gruppo di bombardieri americani e uno di siluranti inglesi, tutti provenienti dagli aeroporti egiziani. I Liberator erano effettivamente soltanto otto, anziché nove, come avevamo apprezzato noi, mentre gli aerosiluranti erano, in partenza, dodici del tipo Beaufort. I due gruppi dovevano coordinare i loro movimenti in modo da arrivare contemporaneamente all'attacco, e riuscire così a disperdere il nostro tiro e a rendere più difficile la manovra delle navi per evitare bombe e siluri.

« Questa correlazione di tempo fra i due gruppi, che sarebbe stata veramente pericolosa, venne fortunatamente a mancare. Gli aerei siluranti infatti incontrarono in volo una formazione di apparecchi tedeschi Me.199, che ne abbatté subito due, e ne danneggiò altri cinque in materia tale da costringerli a rientrare. Arrivarono così all'attacco solo cinque Beaufort, molto in ritardo rispetto ai bombardieri, e questo ci permise di respingere prima gli uni e poi gli altri; il piccolo numero dei siluranti agevolò poi notevolmente la nostra manovra intesa a evitare i siluri. Fu quindi gran ventura che l'attacco silurante e bombardiere fosse stato disgregato prima dell'azione; se avessimo dovuto difenderci da un'attacco simultaneo di otto bombardieri e di dodici siluranti, difficilmente avremmo potuto uscirne senza gravi danni.

« L'insuccesso di quell'attacco deve quindi attribuirsi, secondo quanto sappiamo oggi da fonte inglese, all'intervento tempestivo di quel gruppo da caccia tedesco che, a molte miglia di distanza da noi, ebbe la ventura d'intercettare gli aerosiluranti inglesi prima che questi fossero venuti a contatto colla nostra formazione. Se quindi erano ben giustificate le nostre lamentele per l'azione dei velivoli tedeschi di scorta nel nostro cielo, dobbiamo tuttavia riconoscere che fu proprio quel fortunato intervento a distanza dei Messerschmitt a rendere meno pericoloso l'attacco aereo nemico.

« Sempre secondo la relazione inglese, due aerei siluranti inglesi furono danneggiati dal nostro tiro c.a., anche se non vennero abbattuti, e poterono rientrare alla base. Era quindi esatto il nostro apprezzamento di avere ripetutamente colpito gli aerei nemici, e viene confermata la scarsa efficacia del nostro munizionamento c.a. contro apparecchi di grandi dimensioni e forse anche corazzati.

« Al ritorno alla base, gli aerosiluranti inglesi riferirono di aver colpito efficacemente una delle corazzate, poiché avevano osservato l'esplosione del siluro a fino corsa nelle vicinanze della *Vittorio Veneto*.

« Appena allontanati gli aerei nemici, ordinai la ricostituzione della linea di fila colla *Littorio* in testa e colla scorta ravvicinata dei sei Ct. Assumemmo prima rotta sud, ma alle 9 riprendemmo la rotta primitiva di avvicinamento al nemico: 110°. Pensai che ormai il grosso degli attacchi aerei nemici dovesse essere finito e che per qualche ora saremmo stati lasciati in pace, potevamo quindi occuparci più attivamente dei movimenti del convoglio di Alessandria, del quale per l'appunto arrivarono ben presto notizie recenti.

« Alle 09.13 infatti un telegramma da Rodi ci informa che un velivolo tedesco ha avvistato alle 07.05 quel convoglio in una posizione, che, trasferita sulla carta nautica, appare spostata alquanto più a levante di quanto non ci attendessimo. La segnalazione mancava però di ogni altro elemento relativo alla rotta e alla velocità del convoglio e non precisava nemmeno la composizione della scorta che lo accompagnava. Decido perciò di non tener conto di questa informazione, che probabilmente era errata, e di continuare sull'attuale direttrice di marcia; che è la più conveniente per incontrare al più presto il nemico, se esso non si trova così distante come risulta da quella comunicazione.

« Attendo perciò con impazienza che gli aerei imbarcati, che sono già in volo da tempo, mi comunichino qualche dato preciso, e non so come spiegare il loro ostinato silenzio, quando, alle 09.17 il Ro43 del *Gorizia* segnala brevemente: « Avvistamento di navi », e cessa subito ogni trasmissione, senza fornire alcun particolare su quel misterioso avvistamento.

« Comunque ordino subito di aumentare la velocità a 24 nodi perché ritengo che il nemico sia vicino e che il contatto tattico sia imminente; d'altra parte penso che quella prima e generica segnalazione dell'aereo del *Gorizia* verrà presto seguita da altre comunicazioni più precise e particolareggiate. Mi ingannai; quell'aereo non dette più segni di vita.

« Mentre sembrava che finalmente fossimo prossimi a incontrare il nemico, il *Pigafetta* comunicò che alle 09.13 il *Trento* era stato nuovamente silurato, e poco dopo, da un suo segnale di scoperta, comprendemmo che quella disgraziata nave doveva essere stata vittima di un attacco da parte di un sommergibile.

« Alle 09.20 il *Trento* affondava col suo comandante (Capitano di vascello Esposito) e con gran parte del suo equipaggio, dopo una lunga lotta contro l'incendio sviluppatosi in caldaia. Le vicende della povera unità in quelle tragiche ore sono state descritte particolareggiatamente nella relazione dell'Ammiraglio Parona, Comandante la 3^a Divisione, di cui faceva parte il *Trento*. Ne riassumo qui sotto le parti principali.

« ... l'arma colpì lo scafo sulla dritta, in corrispondenza del locale caldaie di prora.

« In seguito allo scoppio del siluro si aprì una vasta falla nello scafo dell'incrociatore, attraverso la quale entrò una gran massa d'acqua in quel locale caldaie. La paratia di separazione dal contiguo locale delle caldaie di centro venne a cadere, si formarono infiltrazioni di nafta e un incendio si sviluppò in quest'ultimo locale, obbligando il personale ad evacuarlo. Per mancanza di vapore, le macchine di prora si fermarono subito, mentre quelle di poppa continuarono ancora per qualche tempo a girare a velocità ridotta; poco dopo si fermarono anch'esse per mancanza di vapore anche nelle caldaie poppiere, dove si verificarono infiltrazioni di acqua nelle condutture della nafta.

« L'immersione della nave a prora venne ad aumentare, e si manifestò un leggero sbandamento (solo due gradi) a dritta. Non

vi erano apparentemente altri gravi danni, e la nave non era certo in condizioni disperate; bisognava però domare al più presto l'incendio nelle caldaie di centro, per evitare che si estendesse alle zone adiacenti.

« Gli ufficiali del Genio e il personale di macchina si adoperarono attivamente a questo scopo, ma si trattava di un'impresa molto difficoltosa. Presso la cassa a fumo del fumaiolo di prora e nel piano di batteria, in corrispondenza del locale caldaie centrale, le sezioni apposite di coperta concorrevano col personale di macchina a circoscrivere l'incendio. Il pericolo risiedeva specialmente nella vicinanza dei depositi munizioni e nella presenza in coperta a prora ed al centro delle riserve di munizioni di piccolo calibro, che erano state preparate per il tiro c.a. e contro sommergibili. Si dovette sorvegliare con continuità l'andamento delle temperature nell'interno dei depositi e trasportare a poppa tutte quelle munizioni da 100 mm, ammassandole sotto paglietti e tele imbevute di acqua.

« Il comandante teneva saldamente in pugno tutti i suoi uomini e dirigeva energicamente le operazioni di salvataggio, valendosi dell'opera dei Ct *Pigafetta* e *Saetta* rimasti presso il *Trento*. Egli si preoccupava soprattutto di un eventuale ritorno offensivo degli aerei di Malta, o dell'arrivo di qualche sommergibile appostato nelle vicinanze, e dette perciò l'ordine a quei due Ct di stendere una densa cortina di nebbia artificiale tutto intorno alla sua nave, per occultarla alla vista degli aerei e dei periscopi nemici.

« Il personale di macchina cercava intanto di separare le due parti dell'apparato motore e di riaccendere le caldaie di poppa, lavoro quest'ultimo che era fortemente ostacolato dalla presenza di acqua salata nelle tubolature della nafta e dalla difficoltà di assicurare con misure di emergenza l'alimentazione di acqua dolce alle caldaie stesse.

« Poco dopo le ore 8 (la nave ormai ferma da circa tre ore) visto che l'opera di riaccensione delle caldaie andava per le lunghe, il comandante ordinò al *Pigafetta* di cessare l'emissione di nebbia e di prepararsi a prendere a rimorchio il *Trento*; una parte dell'equipaggio si riunì perciò in coperta a prora, agli ordini del comandante in seconda, per distendere i cavi di rimorchio appesantiti da una lunghezza di catena.

« Alle 9 l'incendio nei locali inferiori era ormai quasi completamente domato; dal fumaiolo prodiero usciva soltanto del vapore, e non più quel denso fumo nero che ne era uscito fin dal primo momento e che rendeva visibile il *Trento* anche a grande distanza. Il Ct *Saetta* continuava a girare intorno alla nave avvolgendola nella cortina nebbiogenica, mentre il *Pigafetta*, fermo di prora all'incrociatore, aveva già preso i cavi di rimorchio e si preparava a distenderli a poco a poco. L'equipaggio del *Trento* era a posto di combattimento, pronto a respingere qualunque nuovo attacco, mentre le sezioni di manovra erano impegnate nelle operazioni di rimorchio e quelle antincendio sorvegliavano l'eventuale ridestarsi di focolai interni.

« Improvvisamente, alle 09.10, veniva avvistata di prora a sinistra una scia di siluro che si avvicinava rapidamente allo scafo; sulla superficie calmissima del mare la scia tracciava un sentiero nettissimo, sul quale si appuntavano gli occhi di tutto il personale allo scoperto. Pochissimi minuti, e poi ecco lo scoppio in corrispondenza del deposito munizioni della torre n. 2; una grande colonna d'acqua si innalza sul fianco sinistro della nave e inonda il personale sul castello. La tragedia incalza: all'esplosione del siluro fa seguito a brevissima distanza una seconda e più fragorosa esplosione, quella del deposito munizioni, che squarcia la nave, solleva il ponte di coperta a prora, abbatte l'alberatura tetrapode colla plancia di comando e la stazione di direzione del tiro, e proietta in ogni direzione una miriade di rottami e di schegge che, ricadendo, uccidono e mutilano tutte le persone che si trovano allo scoperto.

« Una nube di fumo nero-giallastro avvolge la nave con caratteristico e pungente odore di esplosivo, e molte persone che erano in coperta a prora vengono gettate violentemente in mare. Il *Pigafetta* fa appena a tempo ad abbandonare i cavi di rimorchio quando si vede il *Trento* sbandare fortemente sulla sinistra, abbassare la prora prima lentamente, poi sempre più rapidamente, e finalmente affondare sollevando verticalmente la poppa.

« La nave scompare col suo doloroso carico di feriti e di morti, mentre si sprigiona dallo scafo un sibilo acutissimo, quasi un urlo di belva ferita a morte. I superstiti, che si sono gettati in mare, e sono aggrappati alle zattere e ai rottami galleggianti guardano ammutoliti la loro nave che perisce. I loro volti, rigati

di nafta di sangue e di lacrime sono trasfigurati dal dolore, e spontaneo si leva da quei petti il grido di addio e di esaltazione: « Viva il *Trento*! Viva il Re! ».

« Più della metà degli ufficiali di bordo e il comandante scomparvero colla nave; poco meno della metà dei sottufficiali e dell'equipaggio mancava all'appello quando i Ct *Pigafetta* e *Saetta* sbarcarono a Messina i naufraghi recuperati in quelle acque (1).

« Dalla relazione inglese sappiamo ora che il secondo siluramento del *Trento* fu opera del sommergibile P.35, una delle nove unità subacquee che gli inglesi avevano dislocato (V. grafico n. 15) su una linea di sbarramento normale alla nostra probabile rotta di uscita da Taranto, appunto allo scopo di attaccare le nostre navi, e arrestare la loro mossa offensiva contro il convoglio di Alessandria.

« La rotta della nostra forza navale attraversò la linea di sbarramento inglese presso il suo estremo di ponente, dove erano in agguato quattro sommergibili della 10ª squadriglia, e tre di essi avvistarono le nostre unità all'alba. Il sommergibile P.35, che era il più a levante dei quattro, aveva ricevuto di notte il segnale di avvistamento aereo della nostra forza navale, aveva osservato a distanza le cortine illuminanti dell'attacco notturno e si era perciò spostato verso ponente per avvicinarsi alla zona dove quelle navi sarebbero passate a giorno fatto. Alle 04.45 esso avvistò le nostre due corazzate, accompagnate da altre due unità, che egli ritenne fossero due incrociatori. Alle 05.10, proprio mentre il P.35 stava per raggiungere una posizione favorevole per il lancio, vide le nostre navi accostare di 90° in fuori sotto il primo attacco del Beaufort di Malta, e così perdettero l'occasione di lanciare. Noi non ci accorgemmo di nulla, ed è molto probabile che quel lancio avrebbe avuto successo, se fosse stato effettuato, poiché impegnati come eravamo nel respingere l'attacco aereo, l'avvicinarsi del sommergibile nemico ci era passato del tutto inosservato. La relazione inglese aggiunge: « Alle 05.46 il comandante Maydon del P.35 ebbe

(1) Sul punto di affondamento del *Trento* furono inviate le navi ospedale *Aquileia* e *Città di Trapani*, oltre a due torpediniere che si trovavano nelle basi della Morea. In totale (compresi i naufraghi salvati dai Ct *Pigafetta* e *Saetta*) furono salvate 602 persone, di cui: 22 ufficiali, quasi tutti feriti; 100 sottufficiali, di cui 31 feriti; 480 sottocapi e comuni, di cui 149 feriti. Il personale della nave comprendeva 51 ufficiali e 1100 tra sottufficiali e uomini d'equipaggio.

una seconda opportunità, perché le corazzate avevano girato intorno al *Trento* danneggiato e avevano ripreso la rotta verso levante. Il P.35 lanciò quattro siluri alla seconda corazzata, alla distanza di circa 4500 metri ma fallì il bersaglio.

« Né la *Littorio* né la *Vittorio Veneto* si accorsero di questo attacco, né videro le scie dei siluri lanciati dal P.35.

« Il Gruppo degli incrociatori, dopo che il *Trento* era stato silurato, fu attaccato da un altro sommergibile della stessa squadriglia, il P.34, che si trovava in quei paraggi e che riuscì a passare inosservato sotto lo schermo della scorta prodiera. Quel sommergibile giunse senza incidenti in posizione di lancio, ma proprio quando stava per lanciare vide gli incrociatori italiani accostare di 90° verso di lui, passargli sopra la testa e assumere una rotta che li portava fuori distanza di lancio. Il Gruppo « Garibaldi » sfuggì così per caso all'attacco, del quale non si accorse menomamente.

« Quando la forza navale italiana si fu allontanata senza aver riportato danni dagli attacchi dei sommergibili inglesi, tre di questi, il P.35, il P.34 e il P.31 manovrarono per avvicinarsi al *Trento*, che essi vedevano benissimo immobile in mezzo al mare, sormontato da un'alta colonna di fumo nero. Il P.35 arrivò sul posto prima degli altri e lanciò contro l'incrociatore due siluri che raggiunsero ambedue il segno.

« Gli altri sommergibili della linea di sbarramento inglese non ebbero la possibilità d'intervenire perché si trovavano troppo a levante, cioè a troppo grande distanza dalla rotta della forza navale italiana.

« In conclusione l'agguato di nove sommergibili, predisposto dagli Inglesi, riportò un solo successo, quello contro il *Trento*, già immobilizzato da un siluro di aereo. Si può dire che fummo veramente molto fortunati nello sfuggire a quegli attacchi che, essendo abilmente combinati con attacchi aerei simultanei, potevano riuscire molto pericolosi per noi ».

Abbiamo lasciato la formazione inglese nel momento in cui alle 00.45 del 15 stava invertendo la rotta con una laboriosa manovra, data la quantità delle navi.

Nel corso della manovra le unità della 4ª Div. Inc. (V.A. Tennant) — *Newcastle*, *Birmingham* e 4 Ct — scaddero varie miglia di poppa. Alle 02.50, mentre stavano per riprendere il loro

posto nella formazione che marciava verso levante, la nave ammiraglia *Newcastle* fu silurata da una motosilurante tedesca. Puntellate le paratie dei compartimenti danneggiati dall'esplosione, l'incrociatore fu ancora in grado di marciare a 24 nodi. Il *Birmingham* con un Ct proseguirono, mentre il *Newcastle*, assistito dagli altri tre Ct, rallentava per verificare i danni e porvi rimedio. Alle 04.28, dopo che aveva rimesso in moto per raggiungere la formazione, altra Ms germanica colpì il Ct *Hasty* riducendolo in tali condizioni da dover essere successivamente affondato da uno degli altri Ct.

Tra le 05.30 e le 06.00, mentre le F. N. italiane stavano per attraversare la linea più occidentale di sbarramento dei sommergibili, l'Amm. Vian eseguì la seconda inversione di rotta rimettendo la prua verso Malta: la manovra fu ultimata alle 05.55. Egli aveva eseguito un nuovo ordine, datogli alle 04.25 dall'Amm. Harwood, il quale riteneva che la minaccia aerea lungo il viale delle bombe fosse assai più pericolosa che l'eventuale incontro colle F. N. italiane: bisognava perciò togliersi al più presto dalle acque fra la Cirenaica e Creta.

La ripresa della rotta verso Malta, tuttavia, non durò a lungo. Circa alle ore 8, da messaggio dei velivoli delle 07.28, l'Amm. Harwood apprese che le 2 Nb con 3 Inc e 9 Ct erano circa a 150 miglia dal convoglio e stavano dirigendo verso sudest: ordinò perciò all'Amm. Vian di rinunciare ancora una volta a proseguire, dirigendo per 105°. Alle 08.40 il convoglio era di nuovo in rotta verso Alessandria.

Alle 10.15 l'Amm. Harwood ricevette la segnalazione che i velivoli Beaufort siluranti di Malta nel loro attacco all'alba (05.10) avevano colpite entrambe le Nb avversarie. In seguito a questa informazione (che però contrastava con quella che dava alle 07.23 la F. N. italiana in rotta verso sudest) egli ordinò (10.51) al convoglio di riprendere la rotta per Malta e nello stesso tempo scrisse all'Amm. Vian di evitare il contatto col nemico finché esso non fosse stato sottoposto ad un nuovo attacco aereo, che — previsto per le 09.30 — non fu poi eseguito; trasmise inoltre le notizie relative ai presunti successi dei Beaufort, informando anche che un incrociatore pesante era stato danneggiato. Il messaggio fu ricevuto dall'Amm. Vian alle 14.15, ma a quell'ora un ricognitore stava segnalando che la F. N. italiana continuava ancora a dirigere

verso sud. Dato che due dei suoi incrociatori erano stati danneggiati (il *Newcastle* da un siluro alle 02.50 e il *Birmingham* — come vedremo — da bombe alle 11.00), l'Amm. Vian continuò verso levante in attesa di ulteriori istruzioni del Comandante in Capo della M. F. Queste, sebbene trasmesse alle 11.45, gli giunsero soltanto alle 13.20. In esse gli venivano dati poteri discrezionali di agire secondo le circostanze, non potendo egli — Harwood — continuare a impartire prescrizioni, perché a quell'ora egli non sapeva se convoglio e scorta avessero avuto ulteriori danni, né conosceva le rimanenze di combustibile e di munizioni. L'Amm. Vian mantenne la sua decisione di continuare verso levante.

Mentre gli ammiragli inglesi avevano avuto — come si è visto — elementi d'informazione sufficienti per regolare la propria azione, nessuna notizia era giunta nella mattinata al Comandante in Capo italiano sui movimenti dell'avversario, nonostante che alle 09.47 e alle 11.10 fossero stati rispettivamente catapultati un velivolo della *Vittorio Veneto* ed uno dell'*Aosta* e che vi fossero in volo ricognitori strategici. Soltanto — come si è veduto — il velivolo del *Gorizia* aveva fatto alle 09.47 il segnale « avvistamento di navi » senza poterlo completare coi dati di posizione e di moto.

In mancanza d'informazioni la F. N. continuò la sua marcia verso est-sudest colla speranza di poter giungere al contatto balistico al più presto. Non era stato nemmeno possibile catapultare gli aerei della *Littorio*, perché erano rimasti entrambi danneggiati dalle vibrazioni dello scafo, determinate dalle esplosioni delle bombe cadute alle 08.16.

Alle 11.40 l'*Aviere*, che era il Ct più avanzato a sinistra del Gruppo « Garibaldi » lanciò il segnale di scoperta di un fumo e di un'alberatura all'orizzonte in direzione 120° (cioè quasi di prua perché la rotta della F. N. era, fin dalle ore 9, 110° e la velocità era stata aumentata mezz'ora prima a 24 nodi); in rapida successione l'avvistamento fu eseguito dalle altre unità del Gruppo.

Alle 11.50 anche dall'alto della stazione di direzione del tiro della *Littorio* fu vista la colonna di fumo a 30° dalla prua a dritta. L'Amm. Iachino, persuaso di avere finalmente scoperto il nemico, ne informò Supermarina mentre, aumentava a 28 nodi e dirigendo per 150°, ordinava il posto di combattimento generale. Ma la sua

persuasione, dettata da impaziente speranza, fu presto delusa perché poco dopo constatò che — anziché di navi avversarie — si trattava di un velivolo nazionale da ricognizione caduto in mare. Esso era il n. 8 della 288^a squadriglia e il *Camicia Nera* ne ricuperava tutti i 6 uomini dell'equipaggio.

Riassunta alle 12.20 la velocità di 24 nodi e rimesso in rotta per 110°, la F. N. ricevette alle 12.34 da Supermarina la comunicazione che alle 10.45 il convoglio era in lat. 34° 10' long. 22° 05' con rotta 85°: a tale ora la posizione del convoglio risultò a 98 miglia per 119° da quella che alla stessa ora occupava la F. N.

Allora l'Amm. Iachino ordinò al secondo velivolo della *Vittorio Veneto*, che era stato catapultato alle 11.56, di esplorare la zona intorno al punto segnalato e poi proseguire l'esplorazione verso levante.

Alle 12.36 fu annullato il segnale di scoperta dell'avversario, inviato dalla *Littorio* a Supermarina alle 11.50, e mezz'ora dopo il personale fu ritirato dal posto di combattimento.

Intanto, alle 11.45, mentre gli animi erano accesi dalla speranza d'incontrare l'avversario dopo il segnale dell'*Aviere*, era giunto sulla plancia ammiraglia della *Littorio* un dispaccio di Supermarina — compilato alle 11.15 — che ordinava il ritorno alla base, qualora non fossero ancora pervenute notizie sul nemico. Ma quest'ordine era stato annullato da Supermarina, appena ricevuta la scoperta delle 11.50, con autorizzazione a procedere verso levante fino alle ore 14.

E alle 13.10 l'Amm. Iachino, convinto che l'avversario era ormai sulla via del ritorno, telegrafò a Supermarina: « Ore 13 mia posizione miglia 69 per rilevamento 63° da Punto Pomo rotta 110° velocità 24 alt Ultimi aerei catapultati hanno esplorato lungo direttrice di marcia fino a 100 miglia attuale posizione forza navale senza trovare nemico alt Salvo ordini contrari ore 14 dirigo base ». (Alle 12.20 e alle 12.50 il velivolo dell'*Aosta* e il primo catapultato dalla *Vittorio Veneto* avevano comunicato « nulla da segnalare »).

E poiché alle 13.40 un velivolo ricognitore della V Aerosquadra (Libia) aveva segnalato il convoglio in una posizione 20 miglia più verso est di quella delle 10.45 con rotta sempre diretta a levante, alle 14.00 la F. N. accostò per 340° riducendo poco dopo a 20 nodi.

Alle 14.43 giunse da Supermarina la risposta al messaggio delle 13.10: « Se non ritenete poter impegnare nemico entro ore 15 dirigete verso Navarino alt Azione potrà eventualmente essere ripresa domani se consentito da autonomia ».

« Le comunicazioni ricevute — scrive l'Amm. Iachino — mi confermavano nell'impressione che il nemico aveva ormai deciso di rinunciare a raggiungere Malta e che era sulla via del ritorno ad Alessandria. Non c'era altro da fare che ritornare sui nostri passi, data l'impossibilità per noi di attaccare di notte. Rimanemmo naturalmente alquanto delusi del mancato incontro col nemico, ma ci consolammo pensando che avevamo ugualmente conseguito *l'importante risultato della rinuncia nemica al rifornimento di Malta dalla parte di levante*. Se da ponente la 7^a Divisione aveva anche essa, come pareva, impedito l'arrivo del convoglio di Gibilterra, l'isola sarebbe rimasta senza i rifornimenti che le erano così necessari in quel momento ed il successo strategico della nostra operazione sarebbe stato completo. Se poi c'era stato, come risultava dai telegrammi intercettati, anche un successo tattico italiano nei pressi di Pantelleria, potevamo rientrare pienamente soddisfatti della nostra operazione bilaterale ».

Nel periodo di tempo comprendente l'assunzione della rotta 340° furono avvistati dalle navi alcuni aerei che evoluivano nel cielo, fuori portata delle armi c.a.: erano ricognitori inglesi che osservavano i movimenti della nostra F. N. e che poterono trasmettere ai loro Comandi l'importante notizia che essa aveva cessato di muovere verso il convoglio.

Alle 16.27 furono finalmente veduti due cacciatori tedeschi, uno dei quali alle 17.09 segnalò con una fumata gettata in mare (come stabilito dalle norme regolamentari) la presenza di un sommergibile sulla sinistra; la F. N. accostò ad un tempo dal lato opposto, riprendendo la rotta 340° alle 17.21.

Circa questo avvistamento, dalla relazione inglese si deduce che la F. N. nel risalire verso nord era passata nei pressi del limite di levante della zona in cui incrociavano i cinque sommergibili della linea di agguato più orientale (grafico n. 15), i quali avendo ricevuto alle 15.35 il segnale del ricognitore concernente l'inversione di rotta delle nostre forze si predisposero ad attaccarla. Essi appartenevano alla I flottiglia.

Il *Thraser* avvistò al tramonto il Gruppo « Garibaldi », ma data la distanza alla quale esso passava rinunciò all'attacco. Prima di lui, il *Purpoise* si era trovato in posizione più favorevole, ma — mentre manovrava verso le 18.35 per attaccare — era stato avvistato da bombardieri tedeschi e costretto a desistere immergendosi.

L'Amm. Iachino ritiene che non fosse il *Purpoise* il sommergibile avvistato alle 17.09 dal cacciatore tedesco, tanto più che di questo episodio non è fatto cenno nella relazione inglese. La presenza del *Purpoise* fu invece rilevata dal *Garibaldi*, che alle 18.10 segnalò l'avvistamento di un periscopio a 5000 metri di distanza e che manovrò in conseguenza.

Alle 17.20 giunse alla F. N. un lungo dispaccio di Supermarina, compilato alle 15.40, che così esprimeva l'apprezzamento fatto a Roma dopo la decisione di rinunciare a muovere verso il convoglio: « Nella grande battaglia mediterranea in corso vostra presenza ha costretto nemico fermarsi e invertire rotta alt Anche se riprendesse direzione Malta sarebbe in ritardo 24 ore e quindi, data favorevole conclusione operazione ponente, forze aeree che avvano avuto come primo obiettivo convoglio Gibilterra potranno essere concentrate levante alt Vostra presenza domani potrebbe determinare nuova definitiva inversione rotta alt Tale risoluzione est condizionata: primo autonomia unità, secondo assoluta certezza maggiore concorso caccia et ricognizione alt Esprimete vostro avviso ».

L'Amm. Iachino rispose alle 18.40, dopo asserirsi fatte comunicare le rimanenze di combustibile da tutte le unità: « Ore 18 posizione miglia 36 per 28° da Nido [altro punto segreto di riferimento — oltre ai punti Alfa e Pomo — sul quale la F.N. transitò per combinazione circa alle ore 19] rotta 340° velocità 20 alt Disponibilità nafta ore 18 consente Ct sei ore tutta forza et 36 at 20 nodi salvo 11^a squadriglia che ha solo 30 ore alt Intervento domattina può quindi essere tentato salvo interromperlo per mancanza combustibile alt Oltre protezione caccia est indispensabile buona ricognizione marittima data assoluta mancanza aerei imbarcati » (1).

(1) In realtà la posizione della F. N. alle 18, anziché quella indicata, era 20 miglia per 160° dal punto Nido. Vi deve perciò essere stato un errore di compilazione o di cifratura nel telegramma del Comando della F. N.

Alle 20.34 giunse da Supermarina un nuovo messaggio compilato alle 19.35, che (tenendo conto dei tempi per le operazioni di cifratura e decifrazione) si era incrociato con quello dell'Amm. Iachino. Il messaggio concordava colle idee espresse dall'Ammiraglio; infatti diceva: « Trovatevi ore 05.00 del 16 punto miglia 60 per 180° da Nido con rotta est velocità 20 nodi alt Durante notte incrociate quanto più possibile lontano da Malta et da Sidi el Barrani preferibilmente verso sud scopo evitare sommergibili » (2).

Il punto da raggiungere il mattino alle ore 5 era in lat. 35° long. 21°, cioè a 100 miglia dalla posizione occupata dalla F. N. alle 20.34. Perciò l'Amm. Iachino decise di continuare per 340° fino alle 22, di far poi rotta per 250° fino alle 23 e di assumere quindi rotta 160° per arrivare alle ore 5 nel punto stabilito: con queste variazioni c'era anche una certa probabilità di disorientare la ricerca della ricognizione aerea dell'avversario.

Nulla di nuovo accadde fino verso le 22, quando furono intesi rumori di velivoli nelle vicinanze: subito fu ordinato al *Legionario* di cominciare l'esplorazione « Dete » e alle navi di tenersi pronte ad aprire il fuoco e a far nebbia.

« Alle 22.30 il *Legionario* — scrive l'Amm. Iachino — comincia a comunicare i dati di rilevamento e distanza degli aerei scoperti, ma notiamo subito che stanotte esso incontra qualche imprevista difficoltà, poiché le sue indicazioni sono meno frequenti e meno precise di quelle della notte precedente. Intanto faccio accostare la formazione per 210° e, poco prima delle 23 per 160°. Siamo così diretti per il punto che dobbiamo raggiungere alle 5 del mattino, e l'aver eseguito una così ampia accostata dopo essere stati avvistati dai ricognitori inglesi è certamente un vantaggio per noi, perché potrebbe far perdere le nostre tracce agli attaccanti, o almeno rendere più difficile la loro manovra di attacco. Ci accorgiamo però ben presto che tutto ciò è illusorio; grazie al Radar i rico-

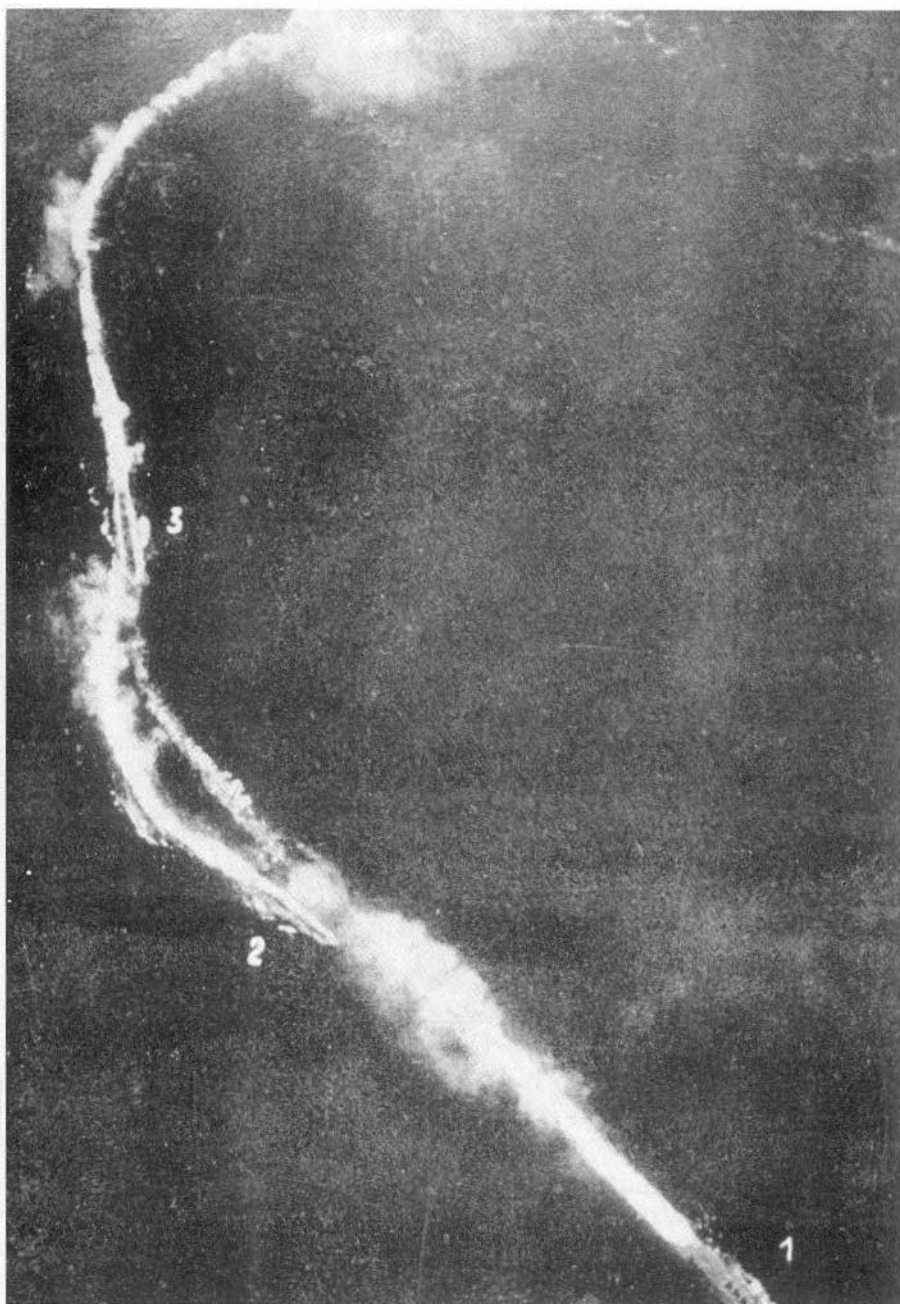
(2) Il lettore avrà notato che spesso Supermarina prescriveva rotte e velocità, sia alla partenza delle navi dalle basi sia da determinate posizioni in mare. Ciò non era interferenza nella libertà d'azione del Comandante Superiore in mare, ma corrispondeva ad una necessità pratica imposta dall'opportunità di poter seguire lo spostamento delle navi specie nei riguardi dei velivoli nazionali, che potevano più facilmente trovarle. Il Comandante Superiore in mare comunicava a Roma — sempre allo stesso scopo — le variazioni di rotta e di velocità.

gnitori inglesi mantengono facilmente il contatto con noi e seguono indisturbati le nostre mosse. Il servizio d'intercettazione radio ci informa che sei aerei siluranti nemici sono nelle vicinanze della nostra formazione e chiedono all'aereo illuminante di lanciare i suoi bengala per poter dirigere all'attacco.

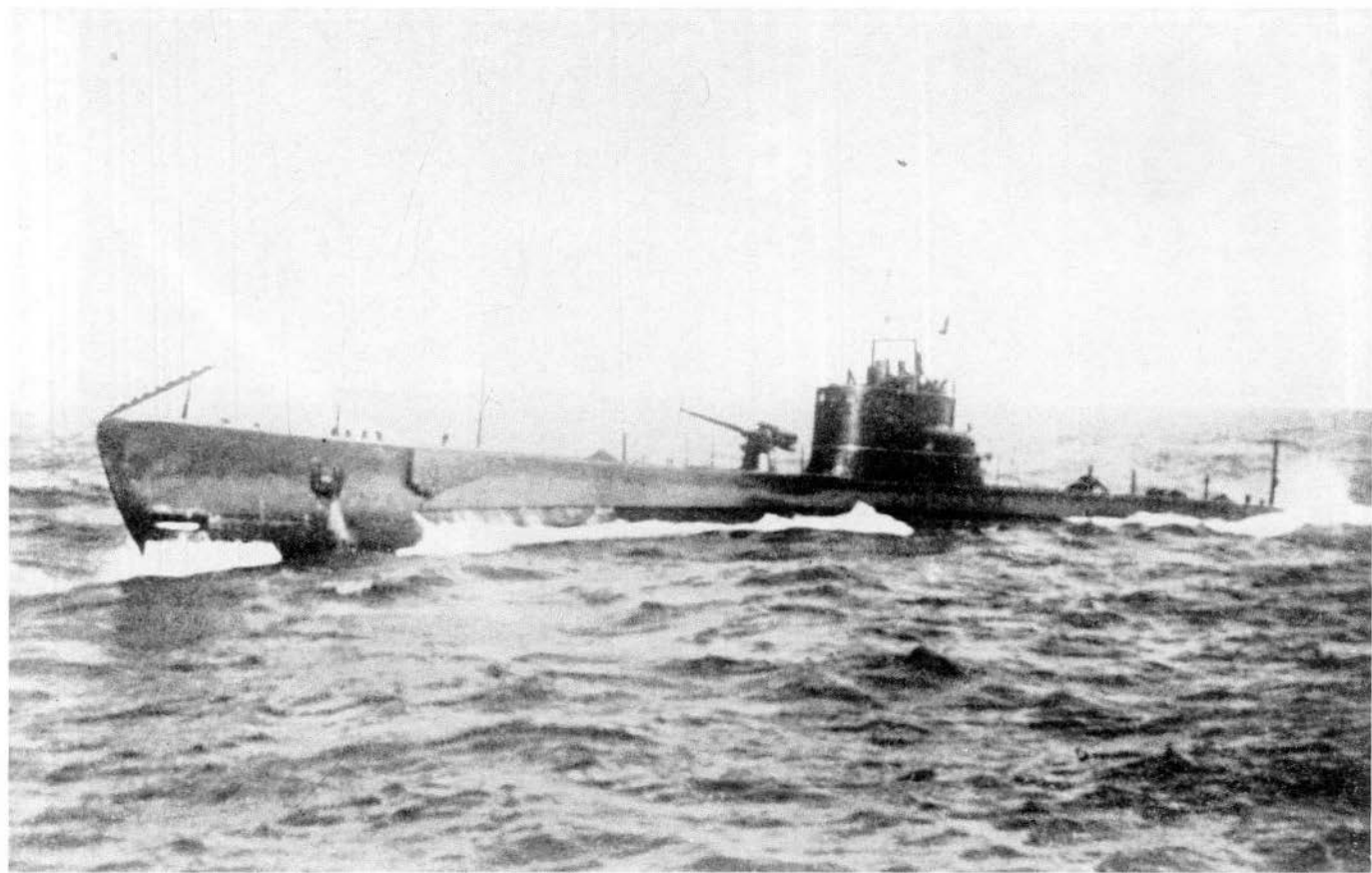
« Abbiamo infatti appena finita la nostra accostata per 160° quando improvvisamente si accende un bengala di poppa a dritta alla distanza di circa 8000 metri; poco dopo se ne accende un altro nella stessa direzione, ma a distanza leggermente maggiore. Forse l'aereo illuminante non aveva apprezzato esattamente la nostra nuova rotta, e per questo lanciava i suoi bengala ancora troppo distante da noi, ma si intuiva che ben presto sarebbe stato in grado di correggere l'errore commesso. Comunque, per rendere più difficile l'osservazione dall'alto dei nostri movimenti, ordino subito a tutte le unità d'iniziare l'emissione della nebbia: sapevo per esperienza che ci voleva sempre un certo intervallo di tempo prima che la cortina nebbiogenica diventasse voluminosa e veramente efficace. Proprio mentre le prime nuvole della nebbia cominciavano ad uscire dai nebbiogeni delle varie unità, arriva un telegramma urgentissimo di Supermarina che ci avverte dell'imminente attacco di aerei siluranti da Malta.

« Dalla plancia della Littorio guardo intorno a me per giudicare dell'efficacia occultatrice della nebbia, che ormai si è addensata di prora e sui due fianchi, ma non posso ancora dichiararmene soddisfatto. La cortina sembra infatti molto meno densa e compatta della notte scorsa; si vedono di tratto in tratto, di prora a noi, gli scafi dei Ct che sono in testa alla scorta ravvicinata, e guardando verso poppa si vede benissimo la grossa massa scura della *Vittorio Veneto*, che ci segue in linea di fila. Ciò in parte dipendeva dal fatto che questa volta i Ct di scorta erano sei invece di otto, ma doveva anche dipendere dallo scarso stato di pulizia in cui si trovavano i nebbiogeni di bordo, che avevano avuto molte ore di funzionamento la notte scorsa e che probabilmente non avevano potuto essere riveduti e messi a punto durante la movimentata giornata. Inoltre vi dovevano anche concorrere le speciali condizioni meteorologiche della notte, cioè il vento e la umidità, che erano diverse e meno favorevoli di quelle di ieri...

« Alle 23.26 vediamo accendersi in cielo (v. grafico n. 19) la prima cortina illuminante di sette od otto bengala sulla nostra drit-



Mezzo Agosto: la Forza Z inizia l'inversione di rotta



Sommergibile tipo *Alagi* e *Axum*

ta, un poco a poppavia del traverso ed alla distanza di circa 8000 metri. E' chiaro che l'attacco degli aerosiluranti è imminente, e faccio subito accostare d'urgenza le due corazzate e la scorta di 40° a sinistra a un tempo in modo da mettere la poppa in direzione della cortina di luce...

« Quella prima serie di bengala non doveva essere stata ancora giudicata propizia dagli aerei nemici, poiché non si delinea nessun attacco e poco dopo quella fila di globi luminosi si allontana e va lentamente tramontando sul mare. Forse era ancora troppo lontana da noi.

« Poco più tardi, alle 23.35, si accende una nuova cortina di poppa a noi, di soli tre bengala, ma molto più vicina della precedente (giudicammo una distanza di circa 4000 metri), di modo che ci sembra sia quasi sopra la nostra testa. Non è più una cortina intesa a creare uno sfondo luminoso, contro cui gli aerei vedano spiccare i profili delle navi da attaccare; si tratta piuttosto di un vero e proprio tentativo di illuminare tutta la zona dall'alto, in modo da diminuire e quasi annullare l'effetto occultante della cortina di nebbia. Se tale era davvero l'obiettivo di questa nuova tecnica dell'illuminazione notturna da parte degli aerei, bisognava riconoscere che esso era perfettamente raggiunto. Sembrava infatti che la nebbia quasi non esistesse e che la notte fosse trasformata in giorno da quella potente illuminazione, dalla quale riusciva molto difficile allontanarsi rapidamente. Sperammo che almeno essa valesse a rendere più visibili anche gli aerei attaccanti, e che le nostre artiglierie c.a. potessero sparare su di essi col fuoco diretto, che era tanto più preciso di quello di sbarramento.

« Faccio intanto accostare d'urgenza le navi di altri 20° sulla sinistra, in modo da mettere la nuova cortina luminosa esattamente di poppa; ma, poco dopo se ne accende un'altra più vivida a soli 2500 metri di distanza di poppa a noi. La situazione si fa ora assai più pericolosa poiché la nuova cortina illumina nettamente tutta la formazione mentre quella precedente è ancora alta sul mare e serve di sfondo luminoso agli aerosiluranti che si avvicinano. E' evidente che questo è il momento decisivo per l'attacco e infatti sento sempre più intenso il martellio delle mitragliere dei Ct di scorta e vedo le scie luminose dei loro proietti traccianti che si proiettano in direzione della prora a dritta. E' chiaro che i puntatori hanno visto in quella direzione un bersaglio preciso, e infatti

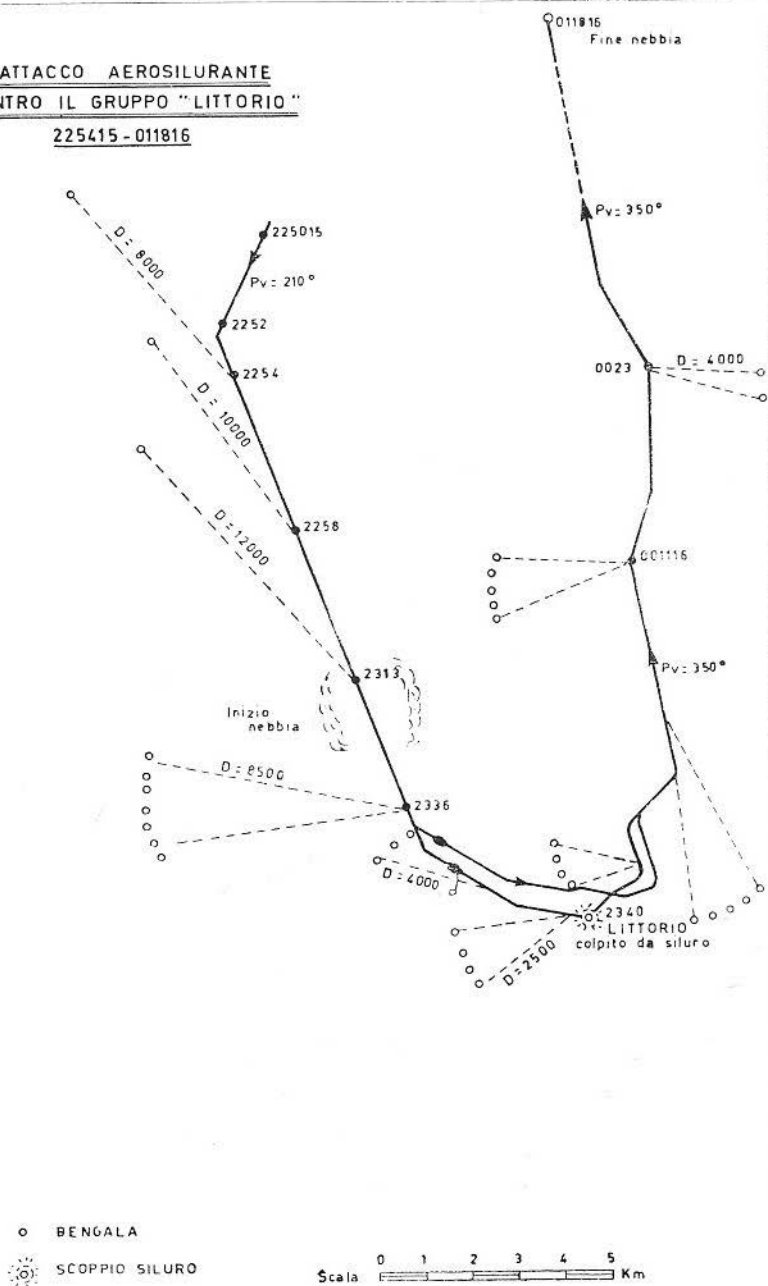
subito dopo anche le nostre mitragliere di prora si aggiungono a quelle dei Ct, concentrando centinaia di proietti quasi tutti in uno stesso punto, una ventina di gradi a dritta della nostra prora.

« All'improvviso, un poco a proravia di quella direzione, vedo un grosso aereo sbucare fra due nuvole di nebbia biancastra e gettarsi su di noi a grande velocità, bassissimo sul mare. Il tiro si fa più violento contro quel bersaglio che ora si vede chiarissimo, ma non pare abbia alcun effetto: l'aereo si avvicina sempre di più e non abbiamo nemmeno il tempo di manovrare, che vediamo il siluro sganciarsi dall'aereo e cadere in acqua sollevando una piccola colonna d'acqua poco lontana da noi. Il comandante mette subito tutta la barra a sinistra nella speranza di evitare quel siluro, ma esso è stato lanciato da troppo breve distanza (forse mille metri) perché la manovra possa riuscire; passa meno di un minuto che sembra durare un'eternità e poi si sente il caratteristico boato dell'esplosione contro lo scafo della *Littorio*, di prora a dritta [23.40]. Tutta la nave viene violentemente scossa e oscilla con un lento movimento di rollio. La *Vittorio Veneto* che ci segue accosta anch'essa a sinistra, ma con meno barra, di modo che ci passa di prora a breve distanza; una simile manovra, colle navi semi oscurate dalla nebbia, riuscì alquanto delicata e fummo costretti a fermare le macchine per evitare un investimento.

« Intanto la *Littorio*, che in un primo momento si era sbandata sulla dritta, si stava raddrizzando grazie alle operazioni di bilanciamento subito iniziate, e dalla centrale di galleggiamento ci informano che l'allagamento interno è stato contenuto, cosicché non c'è pericolo per la sicurezza della nave. Rimettiamo quindi in moto a velocità di 20 nodi (le motrici non avevano avuto alcun danno), per rotta 340°, rimanendo in linea di fila di poppa alla *Vittorio Veneto* e continuando ad alimentare la cortina di nebbia. Un siluro che colpisse nuovamente la *Littorio* sarebbe ora estremamente pericoloso, e temiamo che gli attacchi aerei non siano affatto finiti; vediamo infatti nuovamente accendersi in cielo una cortina di quattro bengala sulla nostra sinistra a circa 2000 metri di distanza. Accostiamo subito a dritta ad un tempo per rotta 50° in modo da mettere la poppa in direzione di quest'ultima cortina, pronti a respingere il nuovo attacco che ci pare imminente; ma in realtà non succede più nulla, forse perché il nostro improvviso cambiamento di rotta ha disorientato gli attaccanti.

**ATTACCO AEROSILURANTE
CONTRO IL GRUPPO "LITTORIO"**

225415 - 011816



« Poco dopo mezzanotte riprendiamo la rotta verso nord (350°) e vediamo ancora una volta una cortina di cinque bengala apparire in cielo esattamente di poppa, ma a distanza notevolmente maggiore della precedente. E' evidente che gli aerei nemici ci stanno ancora cercando per rinnovare l'attacco, ma non riescono a rintracciarci in quella zona dove si è ormai diffusa da qualche ora la massa della nebbia artificiale. Né ci riusciranno più; un'altra cortina di cinque bengala apparve sulla nostra sinistra dieci minuti più tardi, ed un'altra ancora di soli due bengala sulla nostra dritta circa mezz'ora dopo mezzanotte, ma in nessuno di questi casi sentimmo avvicinarsi aerei nemici. Probabilmente essi avevano perduto il contatto, oppure non avevano più potuto raggiungere una posizione favorevole per il lancio dei loro siluri.

« Effettivamente, secondo quanto riferisce l'Ammiraglio britannico, gli aerei siluranti inglesi, levatisi in volo da Malta, incontrarono notevoli difficoltà nell'attaccarci a causa della nebbia che ci avvolgeva. Erano cinque aerei tipo Wellington, guidati da un ricognitore munito di Radar e incaricato del lancio di bengala a paracadute. Il ricognitore fece un ottimo servizio poiché riuscì a rintracciare la nostra forza navale durante la notte senza avere neanche l'idea approssimata della nostra posizione. Il Comando inglese era infatti rimasto senza notizie delle navi italiane da quando, alle 15.05, venne abbattuto il ricognitore diurno che le teneva sotto osservazione. L'aereo che era stato inviato a sostituirlo fu attaccato subito da un apparecchio tedesco, dovette perdere tempo prima di riprendere la rotta assegnatagli e non riuscì più a trovare le nostre navi prima del tramonto.

« Per sette ore consecutive quindi gli Inglesi non seppero più nulla della nostra forza navale; solo alle 21.55 il ricognitore notturno di Malta riuscì a ritrovare col Radar le nostre navi e condusse gli aerosiluranti all'attacco. Anche l'illuminazione coi bengala fu effettuata in modo molto efficace da quell'aereo poiché, come abbiamo visto, le sue cortine luminose furono distese molto vicine alle navi da attaccare. Tuttavia la nostra difesa con cortine di nebbia fu molto efficace e ostacolò notevolmente gli aerei attaccanti; uno solo di essi riuscì a trovare un varco nella muraglia della nebbia ed arrivò al lancio. Esso riferì di aver colpito la *Littorio* con un siluro di prora a dritta alle 23.40, e l'apprezzamento era del tutto esatto.

« Dopo l'ultima cortina di due bengala sulla nostra dritta non avemmo più disturbo da parte degli aerei nemici, che erano in volo da molte ore e non avevano più autonomia sufficiente per continuare gli attacchi. Alle 01.18, non sentendo più rombo di motori intorno a noi e avendo il *Legionario* sospeso i suoi avvistamenti al Dete, decisi di far cessare l'emissione di nebbia e di riordinare la formazione. Avevo intanto informato Supermarina che la *Littorio* era stata silurata da un aereo, ma che poteva navigare a 20 nodi; avevo aggiunto anche che stavo dirigendo con tutta la forza navale verso nord ».

La navigazione continuò a 20 nodi senza altri incidenti fino all'arrivo a Taranto.

Alle 00.20 il servizio d'intercettazione aveva comunicato che gli aerei siluranti stavano allontanandosi verso Malta; tuttavia lo Amm. Iachino, come si è visto, continuò — per doverosa cautela — a far sviluppare la nebbia fino circa alle 01.10 del 16.

Alle 00.45 Supermarina confermò l'ordine di rientrare alla base e alle 02.00 un messaggio del CAT informò che alle 20.30 il convoglio si trovava 110 miglia per 340° da Ras Assaz con rotta 120°.

Poco dopo le 02.00 Supermarina informò che i Ct *Turbine* ed *Euro* e la Tp *Partenope*, provenienti da porti greci, avrebbero raggiunto all'alba la F. N. per rinforzarne la scorta antisom. Alle 03.10 Supermarina informò ancora di avere disposta l'uscita da Taranto di altre tre Tp (*Antares*, *Sagittario*, *Aretusa*), in modo che incontrassero la F. N. verso le 08.30, sostituendo nella scorta i due Ct che avrebbero allora diretto per Brindisi, mentre la *Partenope* sarebbe andata ad Argostoli (Cefalonia).

Tali rinforzi della scorta furono dettati dalla preoccupazione di garantirsi il più possibile da altri attacchi di sommergibili, specialmente per la *Littorio* che aveva già incassato un siluro.

Alle prime luci, la *Littorio*, che dopo il siluramento aveva preso posto dietro la *Vittorio Veneto*, riprese la sua posizione in testa alla formazione; quasi contemporaneamente comparve nel cielo della F. N. la prima pattuglia di cacciatori nazionali.

Alle 05.06 la F. N. accostò per 315°, dirigendo per il punto d'inizio delle rotte di sicurezza costiere tra i campi minati difensivi, a sud di Santa Maria di Leuca, cominciando subito a zigzagare nella logica presunzione che in quelle acque potessero esservi

Sm in agguato. Infatti avvistamenti di periscopi furono segnalati da varie unità, obbligando la formazione ad eseguire accostate di urgenza per sottrarsi al pericolo, « ma — scrisse l'Amm. Iachino — non sono affatto sicuro che quelli avvistamenti fossero tutti esatti ».

Alle 07.35 Marina Messina informava che un velivolo tedesco aveva avvistato alle 05.45 il convoglio di levante 80 miglia per 25° da Ras Haleima, con rotta 120° e velocità 10 nodi. Questa notizia diede piena tranquillità alla F. N. di aver raggiunto in modo totale lo scopo per il quale aveva preso il mare: impedire che anche un solo piroscafo raggiungesse Malta.

La F. N. imboccò alle 10.35 le rotte di sicurezza cessando di zigzagare, ma sempre sul chi vive perché non sarebbe stata la prima volta che Sm avversari avessero osato penetrare fin dentro le zone minate.

Ed effettivamente dalle relazioni inglesi risulta che i Sm della I flottiglia si erano durante la notte trasferiti poco a sud di Santa Maria di Leuca. Essi, pur non avendo da molte ore alcuna informazione sui movimenti delle nostre navi, fecero una buona previsione delle loro rotte di ritorno alla base e il *Purpoise* ed il *Thraser* si trovarono a giorno fatto in buona posizione per attaccare. Verso le 9 un cacciatore tedesco avvertì le navi della presenza di Sm con lancio di bombette fumogene in mare sul lato destro: le navi accostarono subito a sinistra, senza tuttavia vedere alcun periscopio; con tutta probabilità si trattava di uno di quei due sommergibili.

Alle 16.00 e alle 16.21 il Gruppo « Littorio » e il Gruppo « Garibaldi » transitarono rispettivamente attraverso le ostruzioni di Taranto.

L'Operazione Mezzo Giugno era terminata.

b) *L'intervento dell'insidia navale ed aerea* (grafici n. 20 e n. 21)

Abbiamo lasciato il convoglio britannico in un momento in cui, alle 13.20 del 15, l'Amm. Vian aveva deciso di continuare a dirigere verso Alessandria: diciamo subito che — come appare dal grafico — egli non fece altri tentativi di ritornare verso Malta.

Ricapitolando e integrando il già detto con altre notizie, alle 13.20 del 15 la situazione della formazione britannica era la seguente.

Su 11 piroscafi partiti da Alessandria, ne erano rimasti in convoglio 7: il *City of Calcutta* era stato inviato a Tobruk perché danneggiato da una bomba cadutagli vicino la sera del 12; poche ore dopo l'*Elizabeth Bakke* era stato rinviato ad Alessandria perché non poteva marciare a 13 nodi; alle 12.20 del 14 era stato affondato da un attacco aereo l'*Aagtekirk*, mentre stava dirigendo per Tobruk per non essere nemmeno esso in grado di mantenere la velocità di 13 nodi.

Durante la notte fra il 13 e il 14 il convoglio e la sua scorta erano stati avvistati dall'Aviazione italo-tedesca, illuminati con bengala e fatti segno al lancio di poche bombe senza conseguenze. All'alba del 14 aveva fatta la sua comparsa la caccia inglese. La formazione non aveva subito altri attacchi fino alle prime ore del pomeriggio del 14, quando una forte formazione di velivoli era stata dispersa dalla caccia prima di raggiungere il convoglio.

Nel frattempo la distanza era diventata troppo grande per i caccia tipo Hurricane e il loro posto era stato preso dai Beaufort, che rimasero sul convoglio fino al tramonto.

Dalle 15.30 alle 20.15 vi erano stati sette distinti attacchi condotti da 10 a 12 velivoli per volta. Il più importante era stato eseguito tra le 17.30 e le 18.00 da 20 Ju.87 e Ju.88, provenienti contro sole e divisi in gruppi di tre. Era stato affondato il P.fo *Bhutan* e danneggiato il P.fo *Potaro*; quest'ultimo tuttavia aveva potuto proseguire in formazione. I superstiti del *Bhutan* erano stati recuperati e trasportati a Tobruk dalle navi salvataggio *Antwerp* e *Malines*.

Verso le ore 20 del 14 un Sm (l'U.77 tedesco) aveva lanciato di prora a dritta dello schermo esterno di protezione, mancando per poco coi suoi siluri il Ct *Pakenham*.

Alle 20.15 i cacciatori di scorta avevano segnalato 6 Ms (erano tedesche provenienti da Creta) verso nordovest, cioè di prora a dritta della formazione che era in rotta verso Malta. Esse erano state respinte dall'*Euryalus*, che era di prora a dritta. Anche i cacciatori si erano gettati contro le Ms, ma erano stati respinti da velivoli avversari.

Delle navi della scorta erano state avviate a Tobruk per avarie tecniche, il mattino del 14, le Cv *Erica* e *Primula*; questa ultima era stata danneggiata poi da una bomba cadutale vicino. Il *New-*

castle era stato silurato, senza lesioni all'apparato motore, da una Ms verso le 02.50 del 15 e alle 04.20 il Ct *Hasty* era stato messo fuori combattimento da altra Ms e poi affondato da un Ct della sua squadriglia.

Verso le 11.00 (sempre dello stesso giorno 15), durante un attacco eseguito in picchiata da una ventina di velivoli, era rimasto danneggiato l'Inc *Birmingham*.

In questa situazione il convoglio stava proseguendo alle 13.20 verso Alessandria.

Alle 14.25 si pronunciò un nuovo più imponente attacco, compiuto da circa 40 aerei in picchiata scortati da « Messerschmitt »: questa volta fu colpito il Ct *Airdale*, così gravemente da consigliarne l'affondamento da parte di altro Ct. Anche la *Centurion* ebbe qualche danno da una bomba esplosa molto vicina.

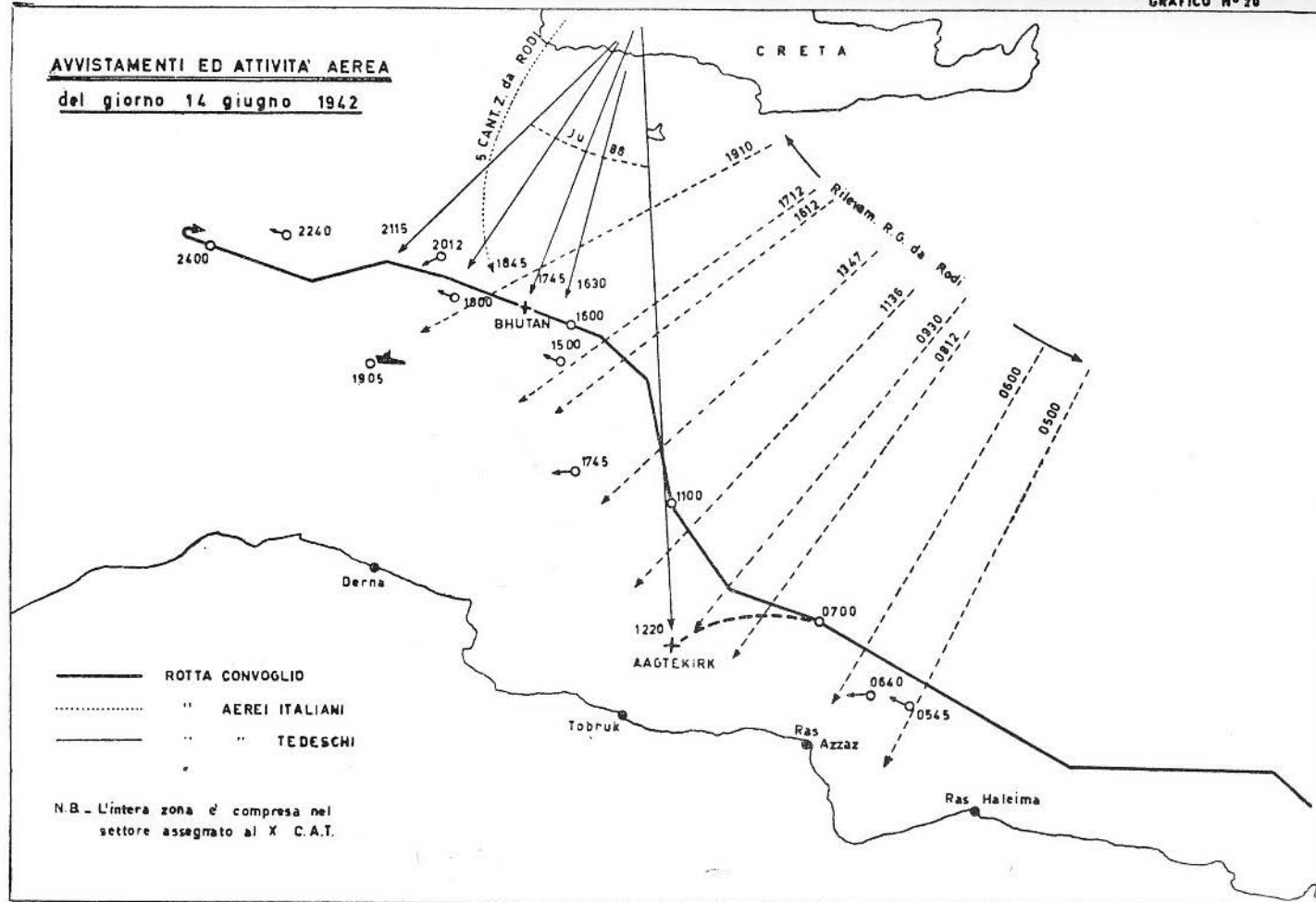
Quando alle 15.05 la ricognizione aerea segnalò che la F. N. italiana stava dirigendo verso nord, abbandonando così l'inseguimento del convoglio dal quale distava allora un centinaio di miglia, la situazione generale parve agli Inglesi migliorata. Appena l'Ammiraglio Harwood ricevette la segnalazione, comunicò all'Amm. Vian che appariva ora possibile raggiungere Malta e gli chiese se le unità minori di scorta avessero ancora combustibile e munizioni in quantità sufficienti almeno per il solo percorso di andata.

Questa comunicazione pervenne all'Amm. Vian verso le 16.20 proprio mentre si stava sviluppando il più violento attacco aereo della giornata, rendendo impossibile l'esecuzione della complessa inversione di rotta di una quarantina di unità. D'altra parte, prima di rispondere all'Amm. Harwood, egli doveva accertare la autonomia residua delle navi minori: la raccolta dei dati richiese circa un'ora.

Dopo l'attacco delle 16.20 ne seguirono altri fin verso le ore 18.00.

Nel complesso gli attacchi aerei di quel pomeriggio del 15 furono eseguiti da una trentina di Ju.87 e Ju.88 tedeschi e da 10 aerosiluranti S.79 italiani. Il bombardamento ad alta quota fu eseguito con notevole precisione da 5000 metri; seguì il bombardamento in picchiata. Infine alle 18.00 gli S.79 attaccarono da ambo

AVVISTAMENTI ED ATTIVITA' AEREA
del giorno 14 giugno 1942



i lati. I due Beaufighter, che erano allora di scorta al convoglio, intercettarono verso le 17.30 quattro S.79, abbattendone uno.

Rimasero leggermente danneggiate l'*Arethusa* e, per la seconda volta, la *Centurion*. Fu invece ridotto a mal partito il Ct *Nestor*, che il mattino dopo dovette essere affondato.

L'impressione degli Inglesi su questi attacchi fu che essi rappresentassero un tentativo di sincronizzazione dei bombardamenti cogli attacchi siluranti, compiuto su più vasta scala di quello attuato il mattino dai Liberator e dai Beaufort dell'Egitto contro la F. N. italiana.

Alle 17.42, mentre era in corso l'ultimo attacco in picchiata, l'Amm. Vian rispose all'Amm. Harwood, informandolo che i Ct avevano una rimanenza di munizioni inferiore al 30% della dotazione e che egli non riteneva fosse sufficiente per affrontare il viaggio fino a Malta. Ricevuta questa risposta, l'Amm. Harwood telegrafò: « Tornate ad Alessandria con tutte le unità ».

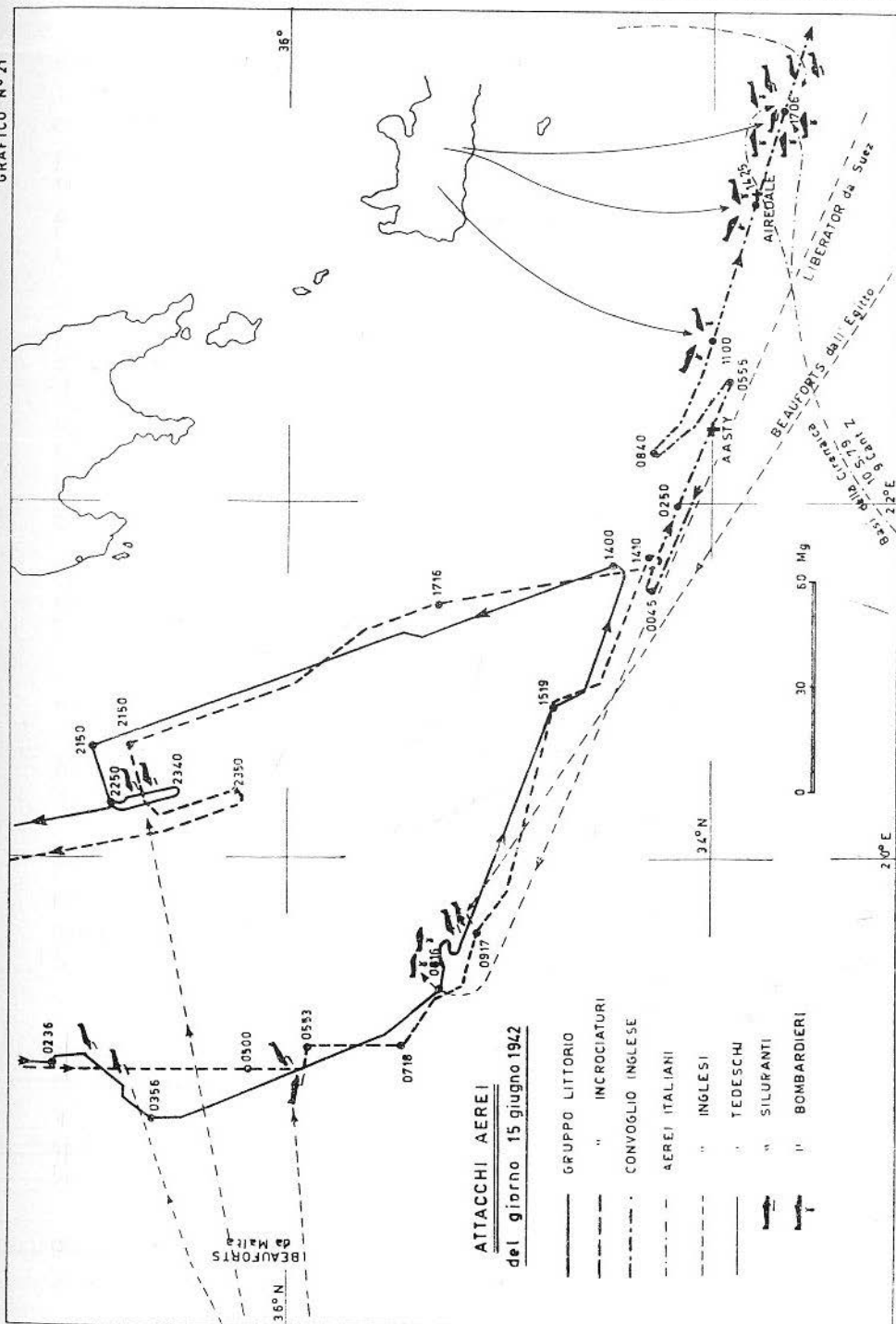
L'Amm. Vian giunse ad Alessandria colle superstiti navi del convoglio e della scorta la sera del giorno 16, praticamente nello stesso tempo in cui la F. N. italiana rientrava a Taranto. Ma durante la notte fra il 15 e il 16 l'Amm. Vian aveva perduto l'incrociatore *Hermione*, affondato in 20 minuti dopo essere stato silurato dal Sm tedesco U.205 alle 00.30 del 16.

Durante lo svolgersi dell'operazione « Vigorous » vi era stata una sola importante soluzione di continuità nelle notizie fornite dai ricognitori britannici sui nostri movimenti. E precisamente quella dalle 15.05 alle 21.55 del giorno 15, dovuta all'abbattimento del ricognitore che aveva lanciato il segnale delle 15.05, e dall'intercettazione da parte di aerei tedeschi dell'apparecchio inviato a sostituirlo. Così, soltanto alle 21.55 l'Amm. Harwood seppe da un ricognitore di Malta che le forze italiane erano sempre in allontanamento: era questo il ricognitore che — come si è visto — aveva guidato all'attacco i 5 Wellington, cui si dovette il siluro giunto a segno sulla prua della *Littorio*.

c) *Le impressioni dei protagonisti.*

Supermarina così si esprime.

« 1° — Anche nello scacchiere orientale del Mediterraneo il successo della nostra flotta deve considerarsi completo.



« Un rapido esame della distanza che separa la nostra base principale di Taranto da quella nemica di Alessandria rende evidente quanto difficile possa essere in tale settore la sorpresa su un avversario cui la ricognizione non fa difetto, e come pertanto il successo in campo strategico non sia per nulla inferiore ad un successo in campo tattico anche se ovviamente meno appariscente di questo ultimo.

« 2° — La nostra principale forza navale non ha potuto prendere contatto col nemico al quale dava caccia.

« Questi, del resto, non appena informato dell'uscita in mare della nostra Squadra il giorno 14, ha assunto un atteggiamento di aspettativa spiegabile coi violenti attacchi aerei ai quali egli sottoponeva le nostre unità nella presumibile speranza di farne fallire il piano operativo. E solo, quando edotto della perseveranza colla quale le nostre forze procedevano contro di lui, si decideva il giorno 15 ad un radicale ripiegamento verso Alessandria.

« Avrebbe potuto essere raggiunto solo nella notte sul 16, quando ormai non era possibile il combattimento. La mattina del 16 il nemico si trovava già nelle acque delle sue basi.

« 3° — Al suo ripiegamento dovevano altresì aver contribuito le cattive notizie provenienti dallo scacchiere occidentale e le menomazioni e i danni subiti da parte dell'Aviazione in quei giorni in cui la presenza della nostra Forza Navale lo aveva trattenuto nelle acque a sud di Creta.

« Non è da dimenticare che in una guerra marittima quale l'attuale, in cui spesso le azioni navali ed aeree non hanno fra loro un definito confine, un successo strategico navale può consentire un efficace sviluppo tattico delle azioni aeree. Nei giorni dal 12 al 16 giugno si è verificato pienamente questo caso.

« 4° — Va comunque tenuto in evidenza che il nemico aveva indubbiamente preparato da tempo questa operazione mediterranea bilaterale ove aveva spiegato un'imponente quantità di forze, e che aveva puntato su un diverso impiego delle nostre forze navali. Non poteva, pertanto, non avere messo in bilancio una certa percentuale di perdite in conseguenza degli attacchi dell'aviazione.

« Tuttavia nel fare queste presunzioni, egli doveva aver tenuto conto ineluttabilmente del fattore geografico che gli consentiva,

una volta superate le strettoie del mare di Creta e del Canale di Tunisi, di raggiungere con relativa facilità l'isola di Malta, perché ormai al di fuori delle possibilità strategiche dell'Aviazione impegnata inoltre in vari settori.

« La vittoriosa battaglia di Pantelleria ad occidente e la tempestiva uscita della nostra Squadra ad oriente hanno fatto pertanto fallire radicalmente il suo piano operativo.

« 5° — L'Alto Comando britannico si proponeva un rifornimento in grande stile dell'isola di Malta. E questa operazione non aveva come unico fine quello di alimentare le indebolite risorse dell'isola, ma di metterla — almeno per un certo tempo — in condizioni di costituire come in passato una vera e gravissima minaccia per il rifornimento dei nostri Corpi di spedizione in A.S. impegnati in una dura manovra offensiva.

« Al ciclo di operazioni che si svolgono in A.S., va quindi indirettamente collegato il risultato di questa grande e vittoriosa battaglia mediterranea nella quale la Marina si è impegnata con tutte le sue forze ».

L'Amm. Iachino così commentò:

« Il tentativo del convoglio inglese di Alessandria di raggiungere Malta e portargli gli urgenti rifornimenti necessari per il sostentamento e la difesa dell'isola è fallito essenzialmente per la presenza in mare, a tempo ed in posizione opportuna, della nostra forza navale uscita da Taranto. Né il pericolo dei sommergibili né gli attacchi degli aerei avrebbero indotto l'ammiraglio inglese a tornare indietro col convoglio, come ha fatto quando ha saputo che la nostra forza navale era pronta ad affrontarlo.

« Il successo strategico della nostra operazione è quindi fuori di dubbio, anche se è costato un grosso incrociatore affondato ed una corazzata messa fuori combattimento per un paio di mesi.

« Nel campo della collaborazione aeromarittima non si è notato da parte nostra un serio progresso. La ricognizione è stata scarsissima di risultati e molto tardiva nelle informazioni; la difesa della caccia spesso assente, sempre inefficiente.

« Di fronte a questo stato di fatto, sta invece il continuo perfezionamento e l'aumentato rendimento dell'aeronautica nemica. La ricognizione aerea diurna e notturna (quest'ultima ormai perfetta

sotto tutti i punti di vista) ha avvistato e mantenuto il contatto colla nostra forza navale ininterrottamente fin da quando siamo usciti da Santa Maria di Leuca in mare aperto.

« Gli aerosiluranti di grande autonomia sono ormai in condizioni di arrivare di giorno e di notte in qualsiasi punto del Mediterraneo Centrale, fino a circa 400 miglia dalle basi. Il loro numero, la loro protezione e la loro velocità li rendono molto pericolosi nell'attacco diurno, tanto più se sarà confermata la loro possibilità di portare due siluri, anziché uno solo, e di effettuare il lancio angolato.

« La perfetta coordinazione fra gli apparecchi di ricerca notturna, i bengalieri e gli aerosiluranti rende molto ardua l'opera della difesa nell'oscurità della notte, specialmente fino a quando non sarà possibile da parte nostra una vera e propria difesa attiva.

« Anche i bombardieri in quota, che finora erano considerati poco pericolosi perché effettuavano un lancio di bombe piuttosto impreciso, sono molto migliorati, e hanno dimostrato di possedere apparecchi di punteria lanciabombe molto perfezionati. La loro velocità e la loro grande autonomia ne permettono l'impiego a grande distanza dalle basi e la coordinazione del loro attacco con quello degli aerosiluranti ha già dato in pratica frutti che, col tempo, potranno anche essere più vistosi.

« E' necessario tener presente quanto sopra in tutti i casi d'importanti operazioni navali da parte nostra, e considerare che, se, non sarà migliorato l'intervento e il rendimento della nostra Aeronautica nel Mediterraneo, riuscirà molto rischioso operare nella zona centrale di questo mare fino a che Malta potrà liberamente servire di base di partenza per attacchi aerei diurni e notturni.

« In ogni modo, tanto per migliorare la difesa dagli attacchi diurni, quanto per la formazione di dense ed efficienti cortine di nebbia da utilizzare di notte, è necessario prevedere che in avvenire dovrà essere sensibilmente aumentato il numero delle unità da assegnare come scorta ad importanti formazioni navali.

« L'addestramento delle unità, ripreso in questi ultimi tempi approfittando di ogni circostanza favorevole, è risultato in questa missione soddisfacente, riconfermando così la necessità di continuarlo il più intensamente possibile, sormontando ogni difficoltà, non esclusa la scarsità della nafta.

« I comandanti hanno sempre brillantemente manovrato durante gli attacchi diurni e notturni; si deve soprattutto alla loro abilità se i danni riportati sono stati così limitati.

« La scomparsa del *Trento*, che da due anni aveva preso parte a tutte le battaglie nel Mediterraneo, senza essere mai menomamente danneggiato dal nemico, ci ha profondamente addolorati. La sua sorte è stata segnata dalla fatale circostanza dell'attacco di un sommergibile, avvenuto mentre la nave era ancora immobile per gli effetti del primo siluro. Va a nostro conforto la magnifica dimostrazione di ordine, di disciplina e di sereno coraggio che ancora una volta tutti, dal comandante Esposito all'ultimo marinaio del *Trento*, hanno dato nelle quattro lunghe ore in cui hanno bravamente lottato col fuoco e colle avversità per tentare di salvare la nave ».

E trattando in particolare della cooperazione aereo-navale l'Amm. Iachino così espresse la sua opinione.

« Le scorte aeree sono state complete nel cielo della nostra formazione soltanto nel pomeriggio del giorno 14 e durante la giornata del 16, cioè quando ci trovavamo più vicini alle basi aeree nazionali. Soprattutto la mattina del 16, quando si trattava di proteggere la *Littorio* che rientrava a Taranto con una grossa falla nello scafo, la scorta aerea è apparsa veramente adeguata allo scopo, essendo completa nelle sue varie specialità di scorta antisommergibile, scorta antiaerosilurante, caccia alta e caccia bassa.

« Se avessimo avuto scorte altrettanto complete il giorno 15, non avremmo rischiato di essere colpiti dagli aerosiluranti inglesi ed avremmo forse evitato di essere colpiti dai Liberator americani.

« Indisturbata è stata anche l'attività dei ricognitori inglesi che hanno seguito per tutta la giornata la formazione navale segnalandone continuamente posizione e movimenti.

« Si è avuta l'impressione che il velivolo Ju.88 non abbia velocità sufficiente per impegnare efficacemente gli aerei nemici, sia ricognitori sia siluranti, i quali sono apparsi tutti velocissimi. Data l'esigua distanza da Creta, si ritiene che nel servizio di scorta sarebbe stato più conveniente impiegare i caccia pesanti tipo Me.110...

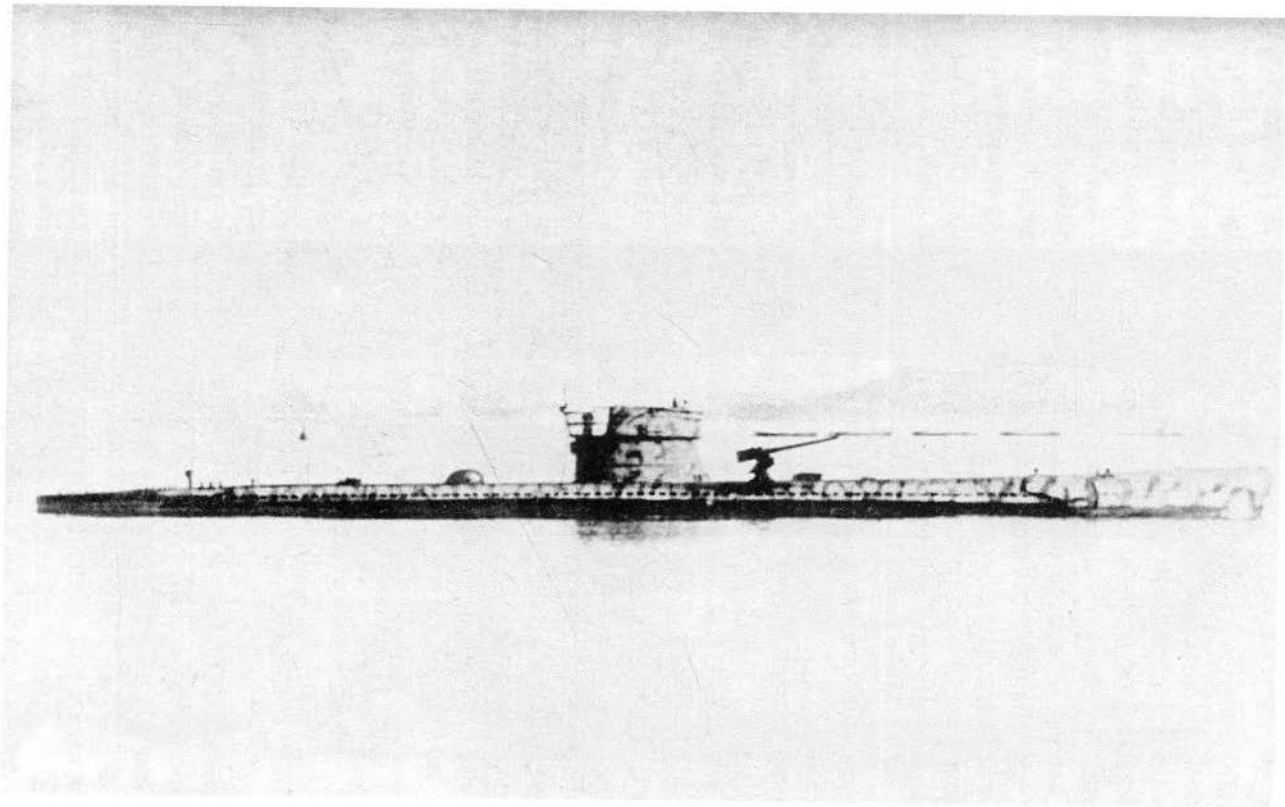
« Date le nuove modalità che si sono rilevate questa volta negli attacchi notturni degli aerosiluranti, non si può più ritenere sufficiente la forma di difesa passiva, prevista dalle norme di Squa-

dra, e consistente nel proteggere la formazione con una cortina di nebbia da distendere fra le navi e i bengala. Bisogna ormai fare i conti con l'effetto potentemente illuminante dei bengala piuttosto che sulla funzione di sfondo luminoso che veniva loro attribuita finora. E' necessario quindi occultare completamente le navi maggiori alla vista degli attaccanti, avvolgendole completamente nella nebbia. Per ottenere questo risultato occorrono mezzi nebbiogeni molto più efficienti di quanto attualmente possediamo, e in questo ordine di idee progressi notevoli saranno fatti coll'impiego della cloridrina, sia da sola sia in combinazione con altri ingredienti (celogeni « Monasta »). Ma è certo che, per aumentare notevolmente la massa della nebbia occultatrice, occorre anche aumentare il numero delle unità che fanno nebbia, disponendole in modo da rinforzare i settori più utili a seconda della direzione del vento relativo...

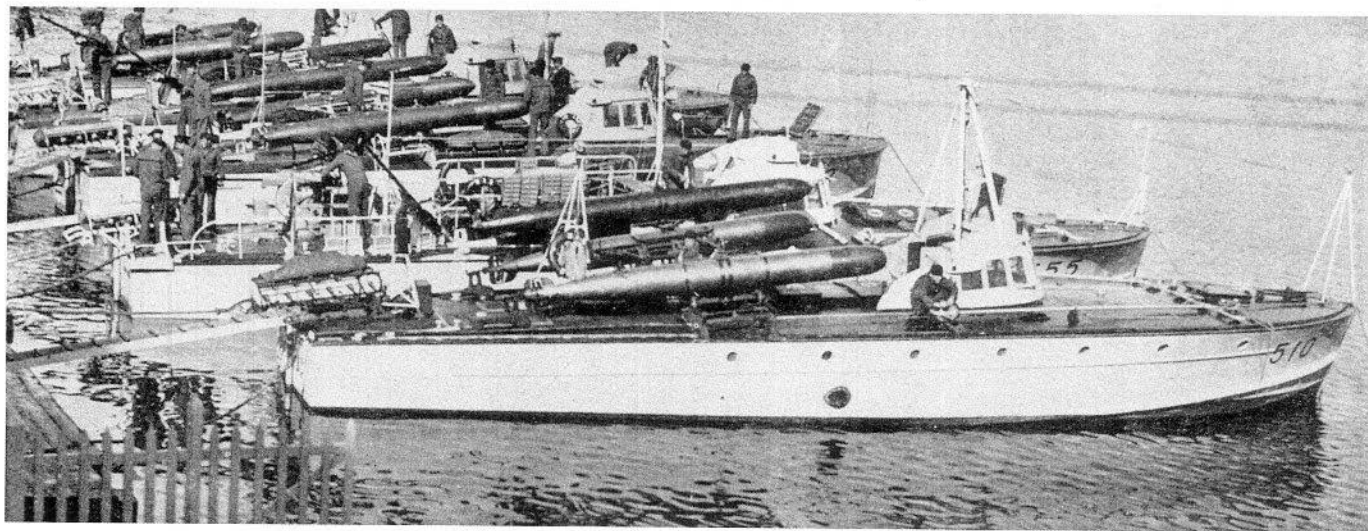
« Il problema della difesa contro gli aerosiluranti negli attacchi notturni, non può essere considerato esaurito colla difesa passiva della nebbia, per quanto buona essa sia. Bisogna pensare alla difesa attiva colle armi per impedire agli aerei di sorvolare indisturbati la formazione e di condurre l'attacco senza nessun rischio da parte loro. Non si può ricorrere ad un sistema di sbarramento circolare colle mitragliere, sia per l'enorme consumo di munizioni che esso imporrebbe, sia per il dannoso effetto rivelatore delle code luminose dei proiettili. Bisognerà quindi limitarsi ad uno sbarramento puntato, nella direzione della provenienza dell'attacco, definita dall'avvistamento oculare quando questo è possibile, ma più generalmente dai rilevamenti del radiotelemetro.

« Questo strumento si è infatti rivelato molto utile anche durante gli attacchi aerei notturni perché ha denunziato tempestivamente ogni avvicinarsi di aerei nemici ed ha definito con grande precisione l'imminenza dell'attacco e la direzione della sua provenienza. Essendovene però attualmente un solo esemplare (sul *Legionario*) non è stato possibile sfruttarne a fondo le caratteristiche in questa forma particolare d'impiego, sia per il mascheramento provocato dai molteplici echi dovuti alle unità circostanti, sia per l'irriducibile ritardo nelle comunicazioni, dipendente dalla necessità di continue trasmissioni r.t....

« La forma di difesa attiva che occorrerebbe mettere in opera al più presto è quella della caccia notturna, che pare sia già in



Sommergibile *Bronzo*



Flottiglia di Mas all'ormeggio

servizio corrente presso la Marina inglese e presso quella tedesca. Per quanto a prima vista possa sembrare paradossale, le possibilità pratiche degli aerei da caccia sono maggiori di notte che di giorno, perché di notte essi possono, senza alcuna incertezza, dirigere all'attacco del bengaliere, nonché abbattere i bengala della cortina luminosa rendendo così molto più difficile il compito degli aerosiluranti. Ridotto a queste modeste proporzioni, il compito del cacciatore notturno appare semplice e facile, e non sembra che per assolverlo occorra un lungo periodo di addestramento...

« Quanto alla ricognizione, è stata svolta in massima parte dal X CAT; alcuni avvistamenti sono stati operati dalla ricognizione strategica della Libia, mentre la ricognizione marittima non è entrata in azione.

« Il mattino del 15, quando sarebbe stato utilissimo avere al più presto notizie sul convoglio di Alessandria, si è ricevuto un solo messaggio utile, alle 07.46, colla posizione del nemico alle 06.30 e rotta a nordovest. Si doveva poi attendere fino alle 12.34 per avere un altro telegramma (compilato alle 10.45) che dava la nuova posizione del convoglio già diretto a levante.

« Queste informazioni erano evidentemente insufficienti a dare un'idea di quello che faceva il nemico, ed in ogni modo sono arrivate con grande ritardo rispetto agli avvistamenti cui si riferivano. La nostra forza navale si è trovata così a dover manovrare quasi del tutto all'oscuro dei movimenti del nemico, ed ha potuto essere sicura che il convoglio di Alessandria era ormai decisamente sulla via del ritorno soltanto dopo mezzogiorno, grazie soprattutto ai risultati negativi delle ricognizioni fatte dagli aerei imbarcati...

« Quanto all'impiego degli aerei imbarcati questa volta non siamo stati fortunati.

« Il velivolo del *Garibaldi* è precipitato subito dopo il catapultamento, probabilmente per errore di manovra...

« L'aereo del *Gorizia* non è rientrato ed è da considerarsi perduto con tutto l'equipaggio. Dopo un'ora e mezza di volo tale aereo ha segnalato « avvistamento di navi alle 09.08 » e, data la posizione che tale velivolo poteva aver raggiunto avendo percorso circa 150 miglia verso levante, si può supporre che abbia effettivamente preso contatto col convoglio nemico; senonché a tale segnale non ne ha fatto seguire alcun altro e si ritiene perciò che sia stato abbattuto mentre compilava il telegramma di scoperta.

« I due aerei della *Vittorio Veneto* e quello dell'*Aosta* hanno eseguito le esplorazioni ordinate senza effettuare avvistamenti e sono rientrati a Bengasi...

« Gli aerei della *Littorio* sono rimasti danneggiati in seguito alle vibrazioni della nave, dovute alla bomba che l'ha colpita e a quelle cadute vicino, e non hanno potuto essere impiegati.

« L'abbattimento del velivolo del *Gorizia* dimostra che il Ro.43 non può essere impiegato con un minimo di sicurezza quando la F.N. nemica è scortata da velivoli da caccia. Tale constatazione impone che venga studiato senza indugio il problema di un nuovo idronavale imbarcato con migliori caratteristiche di velocità e di armamento.

« Concludendo, è da lamentare ancora una volta il basso rendimento del nostro servizio di ricognizione marittima e il grande ritardo con cui arrivano i segnali di avvistamento degli aerei tedeschi » (1).

Quanto all'efficacia del tiro contraereo da bordo delle navi, egli osservò:

« Il tiro contro aerosiluranti richiede un addestramento intenso e realistico, cosa che attualmente non è possibile effettuare per mancanza di mezzi.

« Occorrono aerei per rimorchio della manica-bersaglio molto più veloci dei Cant Z.

« I capi-arma, abituati a correggere il tiro su bersagli che fanno al massimo 50 metri al secondo, si sono trovati disorientati a correggere il tiro quando hanno dovuto sparare contro aerei che defilavano a velocità almeno doppia.

« Occorrono maniche munite di dispositivo che le tenga a quota notevolmente inferiore a quella dell'aereo rimorchiante ed aerei che possano rimorchiare le maniche appesantite con 2000 metri di cavo in modo da poter eseguire il tiro c.a. coi cannoni anche alle forti distanze, con rotte dell'aereo comunque inclinate rispetto al piano di tiro.

« Solo così sarà possibile addestrare le unità al rapido passaggio dal tiro in caccia al tiro di sbarramento, necessario per le brevi di-

(1) Ricordiamo che anche gli ammiragli inglesi si sono talvolta lamentati di lacune e di inconvenienti nella loro ricognizione in mare. Il giorno 15 luglio, come si è veduto, l'Amm. Vian è stato sette ore (dalle 15 alle 22) senza notizie della F. N. italiana.

stanze, ed eliminare le crisi che si sono lamentate in tale passaggio durante le ultime operazioni ».

L'Amm. de Courten, comandante del Gruppo costituito dall'8^a e dalla 3^a Divisione, fece importanti osservazioni.

« La manovra autonoma [durante gli attacchi aerei] delle singole unità si è dimostrata ancora una volta efficacissima, e dev'essere effettuata con piena libertà di azione. Una sicura libertà di manovra implica l'adozione della linea di fila di non più di due unità; se le unità sono più di due, appare conveniente che la formazione si scinda in reparti naviganti ad adeguata distanza fra loro (3000-4000 metri) anche se questo obblighi, per scarsità di unità di scorta, a dare due soli Ct di scorta ad ogni reparto.

« La reazione di fuoco delle unità maggiori deve svilupparsi immediatamente ed essere articolata in maniera tale da poter parare alle offese che si profilano contemporaneamente da varie direzioni; qualora essa ottenga il risultato di far sganciare a distanza superiore ai 1000-1500 metri, ne risulterà enormemente facilitata la manovra difensiva della nave. D'altra parte l'esperienza ha confermato che lo sbarramento dei cannoni da 152 mm è uno dei mezzi più efficaci per indurre gli attaccanti allo sgancio a distanza.

« Si appalesa quindi la necessità che sugli incrociatori armati con calibro principale da 152 mm, oltre ai raggruppamenti costituiti dalle batterie da 100 mm e dai gruppi mitragliere a dritta e a sinistra, le torri da 152 siano suddivise in gruppo prodiero e gruppo poppiero.

« Questo impone la necessità di poter condurre uno dei due gruppi di torri indipendentemente dalle colonnine di punteria: il problema è allo studio... ».

L'Amm. Parona, comandante della 3^a Divisione, scrisse in questi termini.

« L'attacco all'alba è riuscito particolarmente pericoloso per la velocità degli apparecchi, il loro perfetto addestramento, l'ora mattutina, la conseguente scarsa visibilità della maggior parte dell'orizzonte e la minaccia contemporanea sui due lati della formazione.

« Inoltre la formazione non aveva scorta aerea e la nostra scorta navale era troppo esigua (due Ct per lato della linea di fila

di quattro incrociatori). In conseguenza uno degli aerei attaccanti sulla dritta ha potuto giungere a breve distanza dal *Trento* e sganciare il siluro a circa 200 metri, rendendo impossibile ogni manovra difensiva della nave.

« Si è osservato in particolare:

- a) La reazione di fuoco dei Ct di scorta è mancata o non è stata pronta e sufficientemente intensa; spesso i Ct non hanno sparato per timore di far fuoco nelle direzioni prossime a quelle di altre unità della formazione.
- b) Il fuoco c.a. degli incrociatori, per la contemporaneità degli attacchi provenienti da varie direzioni a bassa quota (15-10 metri sul livello del mare), si è dimostrato poco elastico ed insufficientemente rapido. La direzione del tiro e la punteria tanto dei pezzi da 100 quanto delle mitragliatrici da 37 è risultata molto difficile, e la forte velocità angolare di spostamento dei bersagli ha fatto sì che il fuoco è risultato quasi sempre scur-sorato nel senso inverso al moto del bersaglio... Il *Gorizia* ha abbattuto due aerosiluranti: il primo colpito da una salva da 100, il secondo da una raffica del complesso da 37 di poppa a dritta. Però l'apparecchio che, dopo aver lanciato sul *Trento*, ha defilato lungo il lato dritto del *Gorizia* a breve distanza (300 metri circa) non ha potuto essere abbattuto per quanto, data la cabrata, presentasse un notevole bersaglio, perché i complessi da 37, pur avendolo inquadrato, hanno sparato sempre sopra o sotto il bersaglio.
- c) Si è osservato che almeno uno dei siluranti aveva due siluri; ho personalmente osservato che uno degli apparecchi della seconda ondata, che ha attaccato sulla dritta il *Gorizia*, dopo aver lanciato il siluro ha cabrato accostando a sinistra per la manovra di disimpegno, avendo un altro siluro sistemato sotto la carlinga ».

L'Amm. Fioravanzo, comandante della 9^a Divisione riferì come segue:

« La missione di guerra, effettuata fra il 14 ed il 16 corrente, ha dimostrato i gravi rischi cui sono esposte le navi quando non

si possa contare sulla protezione indiretta dell'Aeronautica, ottenuta mantenendo Malta sotto intensi e reiterati attacchi.

« Questa forma di protezione indiretta deve ritenersi assai più efficace della scorta aerea diretta, la quale, oltre ad essere generalmente insufficiente per numero e tipo degli apparecchi impiegati, può difficilmente disperdere gli attaccanti nella fase di avvicinamento per il lancio.

« Particolarmente in quest'ultima missione la scorta aerea è stata assolutamente inoperante.

« Si deve tuttavia considerare che questa operazione si è svolta in una fase del conflitto nella quale le forze aeree dislocate nel Mediterraneo erano per la massima parte impiegate altrove. Ciò ha costretto la Marina ad operare col nucleo principale delle Forze Navali pur sapendo di poter scarsamente contare sulla cooperazione diretta delle forze aeree.

« Durante gli attacchi subìti nella prima notte di navigazione, la nebbia, per una felice concomitanza di direzione del vento e delle condizioni fisiche dell'atmosfera, si è mantenuta bene aderente alla superficie del mare, e la protezione da essa costituita ha evitato alle unità di dover eseguire ampie manovre difensive. La seconda notte invece la nebbia tendeva a salire, lasciando scoperti gli scafi; a questo grave inconveniente deve certamente in gran parte attribuirsi il successo ottenuto dall'avversario contro la *Littorio*.

« Per impedire il ripetersi, in circostanze analoghe, di questo grave inconveniente, appare opportuno dotare le unità di nebbiogeni a bombola, a funzionamento istantaneo, capaci di emettere cortine aventi le stesse caratteristiche di densità, consistenza e aderenza alla superficie, della cloridrina.

« L'utilità del radiotelesmetro sistemato sul *Legionario*, che ha già rivelato tutta la sua importanza in questa operazione, sembra possa avere ancora maggiore rilievo nelle notti lunari, quando, potendo gli aerei attaccare contro luna senza far uso di bengala, non sarebbe possibile avere alcun indizio della loro presenza e quindi iniziare le cortine di nebbia, senza disporre di tale prezioso strumento.

« Durante gli attacchi diurni la manovrabilità delle navi, la loro reazione c.a. e la possibilità di vedere da quale direzione proviene l'attacco danno una buona probabilità di evitare i siluri nel caso che gli aerosiluranti siano in numero esiguo, come è avvenuto

il mattino del 15 giugno. Qualora però questo numero fosse elevato, ben difficilmente le navi potrebbero sventare l'attacco.

« Per tale evenienza, non potendo più contare sulla difesa delle navi per mezzo della manovra e della reazione c.a., occorrerebbe ricorrere al loro mascheramento attuato con cortine nebbiogene delle siluranti di scorta. Mettendo queste a non più di 1000 metri dalle navi, se gli attaccanti volessero eseguire il lancio dopo aver attraversato la cortina, si troverebbero nell'impossibilità di sganciare a distanza utile, data la loro altissima velocità di avvicinamento alle navi. Qualora invece i velivoli sganciassero i siluri esternamente alla cortina nebbiogene, le unità di scorta avvertirebbero le navi dell'avvenuto lancio col segnale convenzionale stabilito, e le navi potrebbero manovrare opportunamente.

« Durante gli attacchi aerosiluranti diurni, il tiro c.a. è stato in generale tempestivamente aperto, sufficientemente nutrito e centrato in direzione. Si è notato tuttavia che la durata dell'attacco messa in rapporto colla celerità di tiro dei 152 mm, ha consentito a questo calibro di sparare soltanto poche salve. Si è pure notato che gli scoppi dei proietti da 90 mm avvenivano generalmente su sito eccessivamente elevato.

« E' stato visto esplodere, anche personalmente dallo scrivente, qualche proietto di mitragliera sulla parte anteriore della fusoliera di velivoli attaccanti, senza provocare avarie con immediate visibili conseguenze. Questo dev'essere probabilmente dovuto al fatto che i proietti devono aver colpito gli apparecchi in qualche parte blindata.

« Sembrerebbe quindi opportuno prendere in considerazione, per i proiettili di mitragliera c.a., lo studio di spolette che alla extrasensibilità unissero un ritardo di funzionamento. Non sarebbe indispensabile che tutto il munizionamento fosse così costruito, ma basterebbe che in ogni caricatore si alternassero i proiettili a spoletta extrasensibile con quelli a spoletta normale ».

Il successo strategico, obiettivamente assai importante, ottenuto dall'Italia coll'Operazione Mezzo Giugno fu sottolineato da Mussolini in persona, che volle recarsi presso i reparti aerei e sulle navi partecipanti all'operazione per distribuire le ricompense al valore.

Egli così si esprime a bordo della *Littorio* davanti alle rappresentanze degli equipaggi riunite:

« Se noi oggi, colle nostre forze terrestri, siamo già oltre Sidi el Barrani, nessuno dimentichi che questo non sarebbe stato possibile senza l'eroismo quotidiano, senza la tenace strenua abnegazione della Marina e dei marinai d'Italia.

« Attraverso questi due anni di guerra e di dure prove la Marina italiana si è creata un patrimonio di valore ineguagliabile. Questo patrimonio ha un nome sublime: la gloria. Questo è un bene che si riverbera su ognuno e su tutti voi ».

E sull'*Eugenio di Savoia*, sotto l'impressione del momento, la quale supervalutava i danni realmente inflitti dalle navi all'avversario, disse:

« Ciò che avete visto rimarrà incancellabile nella vostra memoria. Avete colato a picco le navi nemiche, le avete viste fiammeggiare come immensi roghi sulle acque del mare. Avete dato una pagina di gloria alla storia della Marina italiana. Voi potete dire: io partecipai alla battaglia vittoriosa di Pantelleria.

« Questa battaglia significa una svolta nella storia della guerra. Ora consegnerò le medaglie a quanti di voi si sono particolarmente distinti. Ve le consegno personalmente, ma spiritualmente, con moto d'infinita riconoscenza, ve le consegna il popolo italiano ».

Quanto alle impressioni inglesi si riportano due commenti fatti da due importanti personalità, che non avevano partecipato alle operazioni in mare.

Il primo commento fu fatto da Robert Fraser alla radiodiffusione britannica.

« Il racconto dell'azione aeronavale che abbiamo dovuto affrontare per raggiungere Malta in convoglio dimostra quanto tremendo rischio dobbiamo sopportare per mantenere le nostre posizioni mediterranee ed africane. Nessun convoglio può tendere a Malta senza essere esposto ad incessanti attacchi di bombardieri nemici dalle basi terrestri vicine. Nell'ultima fase della navigazione qualsiasi convoglio deve passare sotto una pioggia di bombe nello stretto Canale di Sicilia. Certo noi dobbiamo affrontare il rischio, e tale decisione non ci lascia senza perdite, e perdite infatti vi sono state anche in questo convoglio ».

Il secondo commento fu fatto dal Vice Primo Ministro Attlee alla Camera dei Comuni il 22 giugno e radiodiffuso il giorno dopo.

« Attlee ha riferito sulle azioni dei convogli in Mediterraneo, in cui la flotta britannica ha perso 1 incrociatore leggero, 4 Ct e due navi scorta, mentre la RAF e la FAA [Fleet Air Arm] hanno perduto trenta apparecchi. Le perdite del nemico finora accertate sono: 1 incrociatore pesante, 2 Ct e 1 Sm affondato, oltre a una Nb colpita e 65 aeroplani abbattuti.

« Egli ha detto che il convoglio proveniente da ovest, comandato dall'ammiraglio Curteis, subì gravi perdite ma riuscì a raggiungere Malta. Il convoglio proveniente da est, al comando dell'ammiraglio Vian, consegnò prima rifornimenti a Tobruk e poi proseguì per Malta. La ricognizione marittima inglese avvistò una formazione italiana composta da 2 Nb, 2 Inc e almeno 8 Ct. Il comando britannico decise allora di evitare il combattimento e inviò formazioni di aeroplani da Malta e da Tobruk contro la Squadra italiana. Fu in quest'azione che l'incrociatore italiano fu affondato e la nave da battaglia colpita.

« La perdita di tempo, causata dalla manovra per evitare il contatto colla Squadra, costrinse il convoglio a far ritorno ad Alessandria per mancanza di combustibile».

E' ovvia in questo commento fatto da un membro del Governo la preoccupazione di salvaguardare di fronte all'opinione pubblica del suo Paese il prestigio della Marina.

d) Perdite e danni.

Nel corso dell'operazione gli inglesi perdettero:

- 1 Inc: *Hermione*
- 3 Ct: *Hasty, Airdale, Nestor*
- 2 P.fi: *Bhutan, Aagtekirk*;
ed ebbero danneggiati:
- 3 Inc: *Newcastle, Birmingham, Arethusa*
- 1 Cv: *Primula*
- 2 P.fi: *City of Calcutta, Potaro*
- 1 ex Nb: *Centurion*.

Le perdite inflitte, secondo la stima delle Forze aeree e del Comando Marina germanica nel Mediterraneo, erano invece:

— da parte dell'Aviazione italiana:

affondati: 1 Inc

danneggiati: 4 Inc, 3 Inc prob.; 2 Ct, 1 Ct prob.; 5 P.fi;

— da parte dell'Aviazione tedesca:

affondati: 1 Inc; 2 Ct, 2 Ct prob.; 2 P.fi, 7 P.fi prob.; 2 unità minori

danneggiati: 2 Inc; 4 P.fi;

— da parte della Marina tedesca:

affondati: 1 Inc

danneggiati: 1 Inc.

Quanto alle perdite delle Forze aeree non si hanno elementi statistici certi.

Secondo il Gen. Santoro (Opera « L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale ») avrebbe perduto, fra la « Harpoon » e la « Vigorous », 42 velivoli (28 italiani e 14 tedeschi) oltre ad aver avuto un numero imprecisato di aerei danneggiati; gli Inglesi, secondo le dichiarazioni di Attlee, avrebbero perduti 30 apparecchi, dei quali 7 cacciatori delle Pa e 23 della R.A.F. di Malta e dell'Egitto.

La Marina italiana perdette il *Trento* ed ebbe danneggiata la *Littorio*.

40° Bollettini di guerra

BOLLETTINO ITALIANO N. 748 DEL 16-6-1942

Alla grande battaglia aeronavale che si è conclusa ieri nel Mediterraneo, la Marina ha potentemente partecipato colle sue forze. Sin dalla loro uscita in mare i due grossi convogli nemici, provenienti da levante e da ponente, sono stati segnalati ed attaccati da nostri sommergibili, che hanno colpito con siluri alcune unità della Squadra partita da Gibilterra.

All'alba del 15, a sud di Pantelleria la 7^a Divisione navale, formata da 2 incrociatori leggeri e 5 Ct, ha violentemente attaccato il convoglio diretto a Malta da Gibilterra. Questo, pur essendo scortato da forze superiori, composte da almeno 2 incrociatori e 12 Ct, ha ripiegato disperdendosi e coprendosi colla nebbia. Nel combattimento, che ne è seguito a distanza ravvicinata,

un incrociatore nemico è esploso, affondando sotto il fuoco incrociato dell'*Eugenio* e del *Montecuccoli*, due Ct sono stati gravemente colpiti, un incrociatore e un Ct silurati da nostri Ct.

Le nostre navi, fatte segno a continui infruttuosi attacchi aerei, hanno proseguito per tutta la giornata l'azione contro le unità nemiche, affondando a cannonate un altro Ct.

L'Aviazione dell'Asse è intervenuta nella lotta bersagliando e decimando il convoglio; quattro piroscafi venivano incendiati e affondati, una petroliera è incendiata.

Un altro grande convoglio avversario proveniente da Alessandria è stato attaccato da bombardieri e da aerosiluranti provenienti dalle nostre basi dell'Africa Settentrionale e dell'Egeo. Un Ct è stato affondato, sei unità colpite. In duelli aerei due Spitfire venivano distrutti. Un nostro apparecchio non è rientrato.

Nei combattimenti navali svoltisi ad oriente e a ponente di Malta abbiamo perduto un incrociatore pesante, colpito da un siluro di un aereo e successivamente da un altro subacqueo, mentre un Ct, gravemente danneggiato, ha potuto raggiungere un porto nazionale. Gran parte degli equipaggi è stata salvata.

COMUNICATO TEDESCO DEL 16-6-1942

Nel Mediterraneo formazioni della Luftwaffe ed unità della Marina da guerra germanica, in collaborazione con Forze aeree e navali italiane, hanno assestato colpi gravissimi alla flotta britannica ed alla marina mercantile adetta ai rifornimenti nemici. Oltre agli annunziati grandi successi riportati dalle forze aeree italiane contro un convoglio proveniente dall'Atlantico, è stato frantumato un convoglio britannico proveniente da Alessandria, e fortemente scortato da unità da guerra.

Fra il 13 ed il 15 giugno sono stati affondati da forze aeronavali quattro fra incrociatori e Ct, due navi-pattuglia e sei piroscafi per complessive 56 mila tonnellate. Inoltre un Ct ed otto mercantili sono stati silurati ed incendiati, e così gravemente danneggiati che si possono considerare perduti. Altre sei unità da guerra e sei piroscafi sono stati pure colpiti da bombe e da siluri.

Dei caccia nemici di scorta al convoglio, 33 sono stati abbattuti in combattimenti aerei. Dieci apparecchi tedeschi sono andati perduti. Il resto del convoglio è stato costretto a battere in ritirata.

Al successo ha contribuito il sommergibile germanico comandato dal tenente di vascello Reschke, che ha affondato un incrociatore britannico.

BOLLETTINO ITALIANO N. 749 DEL 17-6-1942

Nel tratto di mare del Canale di Sicilia, dove si svolse la vittoriosa battaglia aeronavale, che prenderà il nome di Pantelleria, sono state raccolte alcune centinaia di ufficiali e marinai inglesi, appartenenti ad unità della Ma-

rina da guerra e mercantile incendiate o affondate. Tra di essi un centinaio sono più o meno gravemente feriti.

Il convoglio nemico proveniente da Alessandria e composto di 50 unità, già attaccato dall'Aviazione italiana e tedesca mentre dirigeva su Malta, accertata la presenza di una nostra poderosa Squadra da battaglia che gli muoveva incontro nelle acque di Creta, invertiva la rotta rinunciando al tentativo di giungere a destinazione.

Mentre ripiegava celermente sul porto di partenza, veniva nuovamente attaccato dall'Aviazione, che gli infliggeva altri gravi colpi.

Le perdite complessive subite da tale convoglio si possono così riassumere:

- ad opera dell'Aviazione tedesca: quattro fra incrociatori e Ct e numerosi mercantili affondati, molte altre navi colpite e danneggiate; inoltre un incrociatore colato a picco da un sommergibile;
- ad opera dei nostri aviatori: un Ct affondato, cinque incrociatori e quattro piroscafi gravemente danneggiati.

COMUNICATO TEDESCO DEL 18-6-1942

Alla dispersione del convoglio britannico nel Mediterraneo Orientale ha contribuito una flottiglia di motosiluranti germaniche agli ordini del 1° tenente di vascello Kemnade. La flottiglia ha silurato due incrociatori britannici, uno dei quali fu colpito da due siluri e probabilmente è colato a picco.

COMUNICATO AGENZIA STEFANI DEL 19-6-1942

La battaglia aeronavale, che per tre giorni ha infuriato nelle acque del Mediterraneo, è destinata a rimanere nella storia come quella che ha inflitto all'asserito dominio britannico in questo mare il colpo più duro...

Il convoglio, partito il 12 giugno da Gibilterra, era formato da oltre 30 unità, fra le quali una nave da battaglia, due portaerei, incrociatori, Ct e numerosi piroscafi. Avvistato fin dall'inizio del movimento dalla nostra ricognizione aerea e navale, venne predisposta la coordinata azione a massa della nostra Aviazione e della Marina.

Il giorno 14 si iniziava la battaglia. Mentre nostri sommergibili mettevano a segno salve di siluri su due unità nemiche, nel tratto di mare fra Sardegna e Tunisia poderose formazioni di aerosiluranti e di bombardieri in quota ed in picchiata, partite dalle nostre basi, portavano la loro offesa sul convoglio e, sfidando eroicamente la violentissima reazione contraerea e della caccia di scorta, infliggevano le prime gravi perdite al nemico preparandone così la disfatta.

Alle prime luci dell'alba del 15, a sud di Pantelleria, la 7ª Divisione, composta di due incrociatori leggeri e cinque Ct, affrontava la formazione nemica che invano tentava di sottrarsi all'urto. Il combattimento asprissimo

che ne seguiva, mentre nel cielo della battaglia tornava a dominare la nostra aviazione, aveva esito per noi nettamente favorevole.

Nel corso delle due giornate, agli Inglesi venivano affondati: tre incrociatori, due Ct, nove piroscafi. Venivano sicuramente danneggiati: una nave da battaglia, una portaerei, tre incrociatori, quattro Ct ed alcuni piroscafi.

Da parte nostra, solo un Ct, dopo avere valorosamente combattuto, veniva gravemente danneggiato, riuscendo tuttavia a raggiungere un porto nazionale.

La nostra offensiva implacabile si rinnovava sulle unità che cercavano di guadagnare Gibilterra, e in quest'ultima fase un Ct veniva ancora colpito da bombe dei nostri aerei.

Questo fallimentare bilancio del convoglio di occidente non diviene meno passivo per il fatto che un paio di piroscafi o qualche nave militare della scorta possano essersi rifugiati a Malta, sfuggendo in più o meno buone condizioni agli ulteriori attacchi dei nostri mezzi aerei e navali.

Contemporaneamente si svolgeva la battaglia nel Mediterraneo Orientale, con intervento, al fianco delle nostre, di aliquote di forze aeree e subacquee germaniche. Il grosso convoglio, di oltre cinquanta unità, partito da Alessandria, e subito rilevato, subiva l'attacco iniziale dell'Aviazione tedesca e di nostre squadriglie di velivoli provenienti dalle basi dell'Africa Settentrionale e dell'Egeo, riportando gravi perdite in navi da guerra e mercantili.

Ciononostante, il convoglio tentava di continuare la sua rotta per Malta. Senonché, accertata la presenza nelle acque di Creta di una nostra poderosa Squadra da battaglia decisa ad intercettarlo, rinunciava ad ogni ulteriore velocità e invertiva la rotta per ritornare, colla celerità consentitagli dalle molte avarie, ai porti di partenza. Ma anche da questa fase il nemico non usciva indenne, perché l'Aviazione tedesca e quella italiana lo inseguivano, gravemente danneggiando altre navi.

Le accertate perdite di questo più numeroso convoglio possono così riassumersi: affondati sei fra incrociatori e Ct, sei piroscafi per 56 mila tonnellate, due navi-pattuglia. Colpiti e danneggiati: dodici unità da guerra e diciotto mercantili.

COMMENTO BRITANNICO RADIODIFFUSO

Azione aero-navale svoltasi recentemente nel Mediterraneo al largo di Pantelleria.

... Consideriamo passionatamente ciò che accadde in effetti durante la battaglia svoltasi nel Mediterraneo Centrale. Vogliamo pure ammettere che la flotta italiana abbia riportato un certo successo, ma questo non al largo di Pantelleria.

La flotta britannica si era accinta al compito normale di proteggere il transito di due convogli diretti a Malta, l'uno proveniente da Alessandria e l'altro da Gibilterra. Il convoglio proveniente da levante fu costretto a virare di bordo ed a fare ritorno a causa della presenza di una forte Squadra navale

italiana. Le unità italiane, tuttavia, non riuscirono a prendere contatto col convoglio. Per contro un incrociatore italiano da 10 mila tonnellate veniva affondato ed una corazzata della classe « Littorio » era colpita da un siluro. Nondimeno il fatto che il convoglio non sia riuscito a raggiungere Malta può considerarsi un successo della flotta italiana.

D'altra parte, l'altro convoglio britannico — quello proveniente da occidente — riuscì a raggiungere Malta. La forza navale italiana, composta da un incrociatore leggero e da tre cacciatorpediniere che tentò d'intercettare il convoglio, fallì completamente la sua missione: nonostante le spavalde asserzioni della propaganda fascista, la forza navale italiana non riuscì ad affondare nemmeno una delle navi del convoglio e della scorta.

Dei numerosi colpi di cannone sparati dalle navi da guerra italiane, neppure uno raggiunse alcuna delle navi convogliate.

L'unico successo riportato dagli Italiani fu di danneggiare gravemente una delle navi di scorta, un cacciatorpediniere che dovette essere preso a rimorchio... fu soltanto più tardi, allorché la battaglia navale era terminata e che le navi da guerra italiane si erano ritirate, che un aereo silurante italiano riuscì a colpire e ad affondare il facile bersaglio, che navigava lentamente...

CAPITOLO VII

OPERAZIONE « MEZZO AGOSTO »

(10-15 agosto 1942)

41° Gli eventi che la determinarono

Il fallimento quasi totale, verificatosi alla metà di giugno, delle due operazioni coordinate per rifornire Malta aveva lasciato l'isola in situazione assai precaria, specialmente per quanto concerneva i viveri e le munizioni.

Scriva in proposito il Roskill nel 2° volume della sua già citata opera:

« Il fallito tentativo di rifornire Malta nel mese di giugno da ambo i lati del Mediterraneo fu seguito da numerosi invii di aerei da caccia nell'isola. Essi raggiunsero pieno successo e suggellarono la sostanziale sconfitta subita a metà maggio dalla Luftwaffe e dalla Regia Aeronautica nel cielo dell'isola. Nel frattempo si continuò ad inviare essenziali rifornimenti di carburante, di munizioni contraeree e di siluri per mezzo di sommergibili e di qualche nave di superficie eccezionalmente veloce (1). Ciò fu sufficiente a mantenere in vita le difese di Malta, ma serviva ben poco ad alleviare le condizioni di disagio in cui erano costretti a vivere tutti coloro (militari e civili) che si trovavano nell'isola assediata...

« L'attacco al traffico nemico continuava, sebbene l'attenzione della flotta fosse particolarmente concentrata sul problema dei convogli per Malta, ma era da aspettarsi che finché Malta era

(1) I sommergibili impiegati a questo scopo furono *Parthian*, *Regent*, *Rorqual*, *Purpoise* e *Cachalot*; la nave fu il *Welshman* (alla quale il Roskill accenna in seguito e della quale noi diremo più innanzi).

sotto pesanti attacchi aerei e dopo che la X flottiglia Sm aveva dovuto abbandonarla, i suoi successi sarebbero diminuiti. D'altro canto, col ritorno a Malta dei mezzi aerei di attacco, gli affondamenti da essi provocati aumentarono decisamente in luglio. I risultati della nostra attività offensiva contro il naviglio dell'Asse in questa fase sono riportati nell'annessa tabella (1).

« Quanto a Malta, questo periodo si chiuse coll'arrivo a Malta di due spedizioni di cacciatori, l'una di 31 e l'altra di 28 Spitfire, lanciati in volo dall'*Eagle*. Il *Welshman* giunse all'isola il 16 luglio con un certo numero di specialisti per le difese e con un carico di viveri e di olii commestibili. Vi arrivò anche il Sm *Unbroken*, a indicare che vi sarebbe ritornata la famosa X flottiglia e ad ammonire l'avversario che, sebbene egli pensasse di avere neutralizzata l'isola, questa si era notevolmente ripresa...

« ... Un nuovo tentativo di far giungere a Malta un convoglio doveva esser fatto in agosto e il Gabinetto Britannico stabilì che questa operazione doveva avere la precedenza su qualsiasi altra esigenza in tutti i mari nei quali la Royal Navy aveva responsabilità operative, dall'Artico all'Estremo Oriente.

« Le perdite sofferte in giugno per ottenere risultati tanto modesti non avevano per nulla indebolito la determinazione del Governo britannico di non perdere Malta. Mr. Churchill disse all'Ammiragliato che « il destino dell'isola era legato alla reputazione dell'Inghilterra » e che egli doveva poter dire al Governo che « la Marina non avrebbe mai abbandonata Malta ». Il Primo Lord dell'Ammiragliato e il Primo Lord del Mare dividevano il pensiero di Mr. Churchill... ed erano egualmente decisi ad affrontare gli inevitabili gravi rischi, pur di conseguire un successo adeguato

(1) In questa tabella sono riportati come affondati in tutto il Mediterraneo nel mese di luglio 9 mercantili italiani per 10687 tonnellate, dei quali 7 da azione aerea per 9841 tonnellate. Secondo invece il Volume dell'Ufficio Storico « Navi mercantili perdute nella seconda guerra mondiale », le navi italiane affondate in luglio furono 11 per 10972 tonnellate. Andarono inoltre a fondo 3 navi tedesche per 5649 tonnellate; nella tabella del Roskill non sono precisate le navi tedesche, perché — mentre le italiane sono raggruppate per mesi, dal gennaio al luglio 1942 — le tedesche sono indicate globalmente per tutti quei sette mesi. Ad ogni modo, come si vedrà, soltanto due navi sono andate perdute sulle rotte per la Libia; gli altri erano piccoli bastimenti affondati in porto (sei per tonnellate 952 in totale, tutti a Tobruk per bombardamento aereo); tre bastimenti affondarono in altri scacchieri. In convoglio, diretta in Libia, fu affondata per attacco aereo la sola *Vettor Pisani* di 6339 tonnellate. Delle navi tedesche, una affondò a Tobruk per bombardamento aereo e due andarono a fondo in rada a Marsa Matruh per attacco navale inglese.

allo sforzo da compiere. L'impresa poteva essere compiuta, data la sospensione dei convogli artici per la Russia dopo il disastro del convoglio P.Q.17 in luglio, il che rendeva gran parte della Home Fleet disponibile per operare nel Mediterraneo » (1).

Nei mesi di luglio e agosto il nostro traffico colla Libia continuò con perdite in rapida ascesa.

In luglio su 97794 tonnellate di rifornimenti partite dall'Italia ne andarono perdute 6303, pari al 6,4%; nel mese di agosto su 77134 tonnellate partite ne andarono perdute 25479, pari al 32,9%.

Se poi ci si riferisce ai carichi di combustibili, su 26870 tonnellate partite in luglio se ne perdettero 2969, pari all'11,1%, mentre in agosto su 38384 tonnellate partite ne andarono perdute 15884, pari al 42%.

Ciò fu un chiaro segno del progressivo potenziamento di Malta, fattosi decisivo in agosto e non già in luglio come il Roskill dice. Fu anche un sicuro indice del fatto che erano presi particolarmente di mira i trasporti di combustibili, allo scopo di anemizzare l'Armata italo-tedesca schierata sulla fronte di El Alamein e di toglierle ogni possibilità di ulteriore avanzata verso il cuore dell'Egitto.

Se poi si fa riferimento al tonnellaggio impiegato, ecco i dati per i due mesi in questione.

Mesi	Tonnellaggio impiegato	Tonnellaggio perduto	Pir.-viaggio	Pir. affondati	
				andata	ritorno
Luglio . . .	274337	8819	90	2	—
Agosto . . .	253005	45648	64	7	2

Si noti che in luglio per 90 piroscafi-viaggio erano state impiegate 136 unità di scorta, cioè circa 1,5 unità per piroscafo, mentre in agosto per 64 piroscafi-viaggio ne erano state impiegate 124 cioè circa 2.

(1) La tragedia del P.Q.17 avvenne fra il 3 e il 5 luglio 1942. Su 156 mila tonn. di rifornimenti partiti, arrivarono a destinazione 57 mila: ossia appena un po' più di un terzo.

Questo rappresenta il massimo possibile sforzo da parte della Marina Militare. Nonostante l'incremento della difesa, le perdite erano salite tanto rapidamente (1). Bisogna però ricordare che, allo scopo di avvicinare alla fronte di combattimento il punto di sbarco dei rifornimenti, noi in agosto inviammo importanti convogli direttamente a Tobruk su un percorso molto più lungo e molto più vicino alle basi egiziane da cui potevano partire le offese.

Ma in luglio, come si è detto anche nella nota a pag. 351 e come risulta dalla tabella, noi non avemmo la sensazione del potenziamento di Malta come il Roskill scrive essere avvenuto. In agosto invece la minaccia di Malta divenne ancora una volta preoccupante.

Quanto al contrasto dell'attività avversaria, esso non ebbe particolari manifestazioni per mancanza di obiettivi. Fino all'operazione di Mezzo Agosto l'attività inglese fu limitata ad azioni di molestia lungo la fascia costiera alle spalle dello schieramento delle nostre truppe in A.S., là dove le nostre F.N. principali non potevano intervenire, e a sporadici rifornimenti con mezzi navali di ripiego, come dice il Roskill.

Due operazioni di un certo rilievo eseguirono gli Inglesi nel periodo considerato.

La prima fu il bombardamento navale di Marsa Matruh nella notte tra l'11 e il 12 luglio, appoggiato da un bombardamento aereo della località. In quell'occasione furono affondati all'ancoraggio i piroscafi tedeschi *Brock* di 1325 tonn. (dai cannoni di un Ct) e *Sturla* di 1735 tonn. (da un siluro lanciato da un Ct).

La seconda fu il rifornimento di Malta compiuto dal posamine veloce *Welshman* alla metà di luglio.

Per aumentare la probabilità che esso potesse raggiungere Malta indenne furono eseguiti una serie di bombardamenti aerei su Cagliari, allo scopo di prevenire un'eventuale dislocazione in quella base della 7ª Divisione che era andata a Napoli alla fine dell'Operazione Mezzo Giugno e che vi era rimasta. Da Cagliari

(1) Conviene ricordare che a integrazione dei rifornimenti effettuati coi piroscafi furono impiegate navi militari per trasporto di materiali e di uomini, nella misura di 71 unità-viaggio (di cui 53 in andata) nel luglio e 44 unità-viaggio (di cui 32 in andata) nell'agosto. Al ritorno le unità-viaggio furono rispettivamente 18 e 12, perché tutte quelle adatte alla difesa del traffico (che erano la grande maggioranza) erano al ritorno utilizzate per questo scopo.

infatti la 7ª Divisione sarebbe stata in ottima posizione per intercettare il *Welshman*.

Il 14 luglio, l'*Eagle* colla scorta di alcune unità della Forza H lasciò Gibilterra per eseguire un lancio di velivoli per Malta e fu scoperta alle 08.30 del 15 a sud delle Baleari. Il *Welshman*, che era con essa, proseguì a circa 30 nodi e fu avvistato dalla ricognizione alle 12.20, alle 16.30 e alle 20.00 nel tratto del suo percorso fra Capo Bougaroni e l'isola di Cani. Furono inviati ad attaccarlo 28 velivoli italiani e 16 Stuka, mentre anche il Sm *Axum* ebbe occasione di lanciargli dei siluri: ma esso riuscì ad evitare ogni danno, giungendo il 16 a Malta.

Tre Ct erano stati fatti uscire dopo il primo avvistamento da Cagliari e da Palermo, allo scopo d'intercettarlo qualora avesse dovuto ridurre la velocità in seguito a danni eventualmente sofferti per gli attacchi aerei. Poiché questo non si verificò, l'intercettazione non poté avvenire.

Allora Supermarina decise d'intensificare l'insidia contro il *Welshman*, durante il suo viaggio di ritorno a Gibilterra. Stimò che esso sarebbe ripartito da Malta la sera del 18 e in base a questa ipotesi — che si verificò — dispose per la notte tra il 18 e il 19 agguati di Mas nella zona di Capo Bon e di sette Sm a nord della Tunisia, nonché crociere della 7ª Divisione a sud della Sardegna facendola partire tempestivamente da Napoli.

Il *Welshman* ebbe la fortuna che nelle acque di Capo Bon lo stato del mare aveva costretto i Mas a rientrare alla base e che nessuno dei sette Sm lo avvistò. Quando alle 09.20 del 19 un ricognitore lo vide, esso era già all'altezza di Philippeville e la 7ª Divisione stava rientrando a Cagliari dopo avere inutilmente incrociato durante la notte (1).

Aerosiluranti (11) e Stuka (5) inviati ad attaccarlo non riuscirono a colpirlo: la fortuna assistette davvero la nave inglese.

Intanto, in base alla ferma determinazione di non abbandonare Malta, presso l'Ammiragliato si stava studiando l'organizzazione dell'invio di un altro convoglio molto cospicuo attraverso Gibilterra con poderose forze di scorta, rinunciando — dopo l'esperienza fatta alla metà di giugno — all'invio di un altro convoglio contemporaneo da Alessandria.

(1) La 7ª Divisione fu poi nuovamente dislocata a Napoli il 13 agosto.

Nei primi giorni di agosto erano pervenute a Supermarina generiche notizie su un'importante operazione, cui gli Inglesi si stavano preparando e che si sarebbe sviluppata nel Mediterraneo Occidentale.

Alle 05.00 del 9 agosto Supermarina fu informato che un complesso di almeno 8 unità aveva transitato a nord di Ceuta, con rotta a levante. Si trattava della Forza B, della quale si vedrà tra breve la composizione e lo scopo.

Supermarina non poté tuttavia fare un concreto apprezzamento in base a questa prima notizia. Soltanto nelle prime ore del mattino del 10 Supermarina seppe che tra le 00.30 e le 02.00 ben 39 bastimenti era transitati per lo Stretto di Gibilterra diretti in Mediterraneo, e più tardi che nella mattinata aveva lasciato Gibilterra una decina di unità tra le quali il *Cairo*.

L'Operazione « Pedestal » era così entrata nella fase mediterranea e la battaglia di Mezzo Agosto stava per cominciare in seguito ai provvedimenti decisi da Supermarina in accordo con Superaereo e coll'O.B.S.

Conviene dire subito che all'azione di contrasto della « Pedestal » *non poterono prender parte le F. N. principali per mancanza di nafta*. C'era appena quella necessaria per mantenere in atto la difesa del traffico colle fronti oltremare (Libia e settore Grecia-Egeo). *Però i Comandi britannici ignoravano questa nostra tragica — è il caso di dirlo — situazione.*

42° Le disposizioni britanniche

Il piano britannico fu così stabilito:

a) Operazione principale « Pedestal ». — Partenza dalla Clyde nella notte fra il 2 e il 3 agosto di un convoglio di 14 bastimenti capaci di marciare a 15 nodi, scortato da importanti forze navali al comando del V.A. Syfret, destinato a portare grandi rifornimenti a Malta. (Il convoglio fu distinto colla sigla W.S.21/S, come se fosse destinato a fare il giro del Capo di Buona Speranza).

b) Ripartizione della Forza F di scorta in due gruppi:

— Forza Z (comprendente corazzate, portaerei, incrociatori e unità sottili), destinata ad accompagnare il convoglio fino agli approcci del Canale di Sicilia e a ritornare poi a Gibilterra;

— Forza X (comprendente incrociatori e Ct) al comando del C.A. Burrough, destinata a proseguire col convoglio fin presso Malta.

c) Sostituzione nei pressi di Malta della Forza X colla flotta dragamine dell'isola, lasciando così la Forza X libera di tornare subito a Gibilterra.

d) Aggregazione al convoglio del rimorchiatore oceanico *Jaunty*, per soccorso di unità sinistrate (in base all'esperienza fatta alla metà di giugno).

e) Contemporanea entrata in Mediterraneo della Forza R, avente lo scopo di rifornire le unità che ne avessero il bisogno.

f) Esecuzione di altre tre operazioni secondarie, affiancate alla « Pedestal » con concetto di mutuo appoggio strategico:

— Operazione « Bellows ». — Invio di 38 Spitfire a Malta ad opera della Pa *Furious*, utilizzando per la sua scorta nel percorso di ritorno a Gibilterra 8 Ct supplementari impiegati in primo tempo a scortare la Forza R finché questa avesse raggiunto la zona nella quale avrebbe incrociato, in attesa delle unità da rifornire.

— Operazione « Ascendant ». — Partenza da Malta per Gibilterra la sera del 10 agosto con 2 Ct dei due trasporti che erano riusciti a giungervi il 16 giugno (*Troilus* e *Orari*).

— Operazione « M.G.3 ». — Diversione a oriente, ottenuta colla partenza da Port Said di un convoglio (M.W.12) di tre piroscafi, simulante di essere diretto a Malta e raggiungente una forza navale (composta di 2 Inc, 5 Ct e 1 P.fo) partita da Haifa al comando dell'Amm. Vian.

Il convoglio avrebbe diretto verso un punto situato 100 miglia a WSW di Creta, dove sarebbero stati in agguato due Sm nell'eventualità di un'uscita di F.N. da Taranto, e avrebbe invertito la rotta prima di raggiungere tale punto.

Dislocazione di un terzo Sm davanti Navarino, dove allora era in permanenza dislocata l'8ª Divisione (Amm. de Courten) con 3 incrociatori.

g) Operazione speciale. — Sbarco di un reparto di « comandos » da parte del Sm *Una* nei pressi di Catania per compiere atti di sabotaggio contro l'aeroporto.

h) Impiego dei Sm — 8 nel Mediterraneo Occidentale — dei quali due erano già in turno di agguato normale a nord della Sicilia, davanti a Palermo e nelle acque di Milazzo presso lo Stretto di Messina.

Sei Sm in sbarramenti mobili a sud di Pantelleria. Uno degli sbarramenti sarebbe entrato in azione all'alba del 13 agosto, in posizione utile per intercettare navi italiane provenienti da ponente (come era avvenuto in occasione dello scontro di Pantelleria). Al transito del convoglio attraverso lo sbarramento (previsto per la mattina del 13) i Sm avrebbero dovuto procedere in superficie con rotta parallela a quella del convoglio, sopravanzarlo ed immergersi a mezzogiorno.

Scopo di queste disposizioni: far avvistare i Sm dai velivoli avversari, creando così una remora a reparti navali italiani che avessero voluto attaccare il convoglio. Direttiva data ai sommergibili: « la linea di sbarramento dovrà essere mantenuta compatibilmente coll'attività aerea nemica; ma i Sm hanno completa libertà d'azione avvistando navi avversarie, allo scopo di tentare l'attacco alle navi da battaglia e agli incrociatori » (1).

- i) Concorso dell'aviazione di Malta. — Compiti assegnati:
- ricognizioni diurne e notturne lungo le probabili rotte di reparti navali avversari;
 - attacchi alle basi aeree italo-tedesche della Sicilia, della Sardegna e di Pantelleria;
 - protezione del convoglio, appena fosse entrato entro il limite del raggio d'azione della caccia basata a Malta;
 - approntamento al volo immediato di siluranti e cacciatori per attaccare le F. N. italiane che uscissero da Taranto.

43° Le disposizioni italiane

Il mattino del 10 Supermarina poté stimare, in base alle notizie ricevute, che almeno 57 unità britanniche erano in rotta verso levante dalle acque di Gibilterra.

(1) Poiché, come si vedrà, nessuna F. N. italiana andò a sud della Sicilia, i Sm ebbero l'ordine — quando il Comando britannico fu sicuro che nessun attacco di navi di superficie minacciava il convoglio — d'immergersi e di andarsene. Perciò di loro non si avrà occasione di parlare nel corso dell'esposizione.

Ecco l'apprezzamento fatto da Supermarina e le fondamentali decisioni prese, secondo la relazione compilata a operazione conclusa.

« Le operazioni del nemico potevano essere informate ai seguenti criteri:

a) Effettuare un rifornimento dell'isola di Malta in ingenti proporzioni, che — se portato a termine con successo — avrebbe consentito di non dover ripetere il tentativo a troppo breve intervallo. L'ipotesi è avvalorata oltre che dal numero dei piroscafi, componenti il convoglio, anche dal rilevante tonnellaggio di quasi tutti.

b) Assicurare la protezione dell'importante convoglio con un complesso navale superiore a quanto praticato in precedenza, fronteggiando l'eventuale spostamento nello scacchiere occidentale delle nostre F. N. principali e l'eventuale offesa aerea colla presenza di due delle maggiori Nb e coll'impiego di numerose Pa.

c) Attaccare le nostre basi aeree nella Sardegna.

d) Effettuare il passaggio del Canale di Sicilia in modo da attraversare di notte la zona di Pantelleria e da accompagnare il convoglio oltre il Canale con forze più importanti del consueto, data l'esperienza fatta il 15 giugno scorso.

« Era pertanto previsto l'arrivo del convoglio a Capo Bon per le ore pomeridiane del giorno 12. Nessun particolare avvenimento nel Mediterraneo Orientale portava a far ritenere che il nemico intendesse ripetere la bilaterale operazione di rifornimento tentata in giugno.

« Tuttavia, il mattino del 12 un Sm germanico avvistava in tale settore un gruppo di navi leggere (4 Inc e 10 Ct) con apparente rotta su Malta e velocità di circa 20 nodi.

« Questo faceva pensare che un'aliquota del convoglio di occidente fosse destinata a proseguire per l'Egitto, oppure che le unità avvistate intendessero operare a levante a scopo diversivo.

« Comunque, Supermarina, sulla base di queste informazioni, prendeva i seguenti provvedimenti:

a) Ricognizioni aeree, senza lacune, in tutto il Mediterraneo Occidentale nei giorni 11 e 12 in collaborazione col CAT, considerando come probabile il transito del convoglio nel meridiano 01° Est il mattino dell'11.

b) Informare i sommergibili in agguato a sud delle Baleari e fronteggiare il convoglio, oltre che con tale sbarramento, anche con un altro largo schieramento di unità subacquee a sud della Sardegna, zona da raggiungere al più tardi all'alba del 12.

c) Perfezionamento degli sbarramenti offensivi di mine nel Canale di Sicilia con pose supplementari del tipo a effetto temporaneo da effettuare nella notte sul 12 per mezzo di un Ct.

d) Schieramento di Mas e di Ms in agguato a sud di Marittimo, presso Capo Bon ed eventualmente sotto Pantelleria.

e) Impiego di forze navali di superficie nell'ipotesi che il nemico, in seguito all'esperienza di Pantelleria, accompagnasse il convoglio nel Canale di Sicilia con forze superiori a quelle dello scorso giugno, ma senza farvi partecipare unità corazzate. A tal uopo veniva prevista la riunione della 3^a e della 7^a Divisione navale nel Tirreno, il pomeriggio del giorno 12 per concentrarle poi a sud di Pantelleria all'alba del 13. Tale criterio operativo era tuttavia subordinato alla possibilità di dare al nostro Gruppo un'efficace scorta di aerei da caccia in considerazione dell'aumentato numero di velivoli presenti a Malta.

« All'8^a Divisione (Navarino) veniva affidata l'eventuale intercettazione di unità veloci che fossero provenienti dal Mediterraneo Orientale.

« Alcune modifiche erano apportate a detti criteri nel corso del giorno 12, per quanto concerneva l'impiego delle forze navali di superficie, in seguito all'avvistamento di cui all'ultima parte del precedente comma d.

« Infatti l'8^a Divisione non sarebbe stata sufficiente a contrastare la forza segnalata da levante, e pertanto si disponeva in suo appoggio lo spostamento della 3^a Divisione dal Tirreno [allo Jonio], mentre la 7^a Divisione veniva fatta rientrare alla base.

« A tale modifica della primitiva disposizione concorreva la necessità di lasciar libere tutte le forze aeree dello scacchiere occidentale per l'attacco diretto al convoglio, e la probabilità che il nemico, i cui ricognitori avevano avvistato il nostro Gruppo navale durante la fase della sua riunione, tentasse di attraversare il Canale anche con forze corazzate ».

Quest'ultima decisione, molto importante, dovuta alla segnalazione di 4 Inc della Forza dell'Amm. Vian, fu anche in rela-

zione colla mancanza di nafta, che non permise di mettere in moto il Grosso da Taranto per fronteggiare l'ipotetica avanzata di Nb avversarie attraverso il Canale di Sicilia.

D'altra parte l'Aviazione non disponeva di un numero di cacciatori sufficienti per scortare sia le navi sia i velivoli bombardieri e siluranti. Fu sottoposto personalmente a Mussolini se si dovesse dare la preferenza alle navi, scortate dalla caccia aerea, nell'attacco alle forze nemiche, oppure ai velivoli offensivi. Mussolini decise per quest'ultima alternativa.

Perciò il contrasto dell'iniziativa britannica fu eseguito dall'Aviazione in concorso con Sm, Mas, Ms.

Su questo argomento così scrisse l'Amm. Weichold:

« Il mattino del 13 agosto doveva, secondo i piani, verificarsi l'attacco al convoglio inglese a sud di Pantelleria da parte di unità navali italiane. In questa zona particolare attenzione doveva essere rivolta alla minaccia rappresentata dai velivoli di Malta.

« Lo Stato Maggiore italiano era tuttora influenzato dalle perdite inflitte alla F.N. di Taranto dagli aerei siluranti inglesi durante l'operazione Mezzo Giugno e dai preparativi — che anche questa volta erano riconoscibili — di un attacco aereo inglese contro il Gruppo degli Inc italiani in marcia. Considerava quindi assolutamente indispensabile che all'arrivo degli Inc a sud di Pantelleria fosse presente un'adeguata scorta aerea. I cacciatori tedeschi disponibili erano però, secondo l'opinione dell'O.B.S., sufficienti ad assicurare la scorta o ai bombardieri oppure agli incrociatori.

« Si trattava quindi di decidere se il 13 agosto dovessero essere destinate alla definitiva distruzione del convoglio britannico la Luftwaffe oppure le navi italiane. Sulla questione il Diario di guerra della Seekriegsleitung così si esprime: « Il Comandante in Capo della Marina tedesca si è pronunciato con tutti gli argomenti a sua disposizione a favore dell'impiego delle navi. Nel caso di decisione negativa, egli esprime il parere che si sarà perduta l'occasione di distruggere il più grande convoglio che si sia sinora avventurato nel Mediterraneo, opponendosi con superiorità numerica e di armamento ».

« Il maresciallo Kesselring [Capo dell'O.B.S.] non approvò le proposte della Marina e non concesse la protezione aerea agli incrociatori italiani.

« Per comprendere il punto di vista di Kesselring si deve dire che egli in fondo non credeva alle possibilità di successo tattico degli incrociatori italiani. L'insuccesso della seconda battaglia della Sirte, nella quale una Divisione di pesanti incrociatori italiani non aveva potuto prevalere su cinque piccoli incrociatori inglesi e gli scarsi risultati conseguiti dal Gruppo degli incrociatori italiani nello scontro di Pantelleria, avevano influenzato l'opinione della Luftwaffe (1). Il Capo di S. M. della Marina italiana dipendeva da superiori decisioni: Mussolini, chiamato telefonicamente da Cavallero, non credette di potersi mettere in aperto contrasto con Kesselring, decidendo per l'impiego della flotta. D'altra parte lo Stato Maggiore della Marina non voleva assumersi la responsabilità di usare gli incrociatori senza l'appoggio della Luftwaffe, e quindi il proseguimento dell'operazione navale in corso venne interrotto... Gli aerei italiani e tedeschi, il cui appoggio in favore delle navi italiane era stato rifiutato, riuscirono però ad affondare soltanto due trasporti ».

In base ai provvedimenti citati da Supermarina nella sua relazione, furono date le seguenti principali disposizioni (grafico n. 22).

Per poter coordinare l'azione dei mezzi di contrasto designati, e soprattutto delle varie specialità dell'aeronautica, era necessario avere al più presto notizie attendibili sulla composizione, rotta e velocità del complesso navale britannico.

D'altra parte, l'esperienza della lotta fino allora sostenuta aveva insegnato che i ricognitori strategici incontravano grandi difficoltà ad assolvere il loro compito, perché i cacciatori delle Pa li abbatterono prima che l'avessero espletato. Perciò ai seguenti 7 Sm (*Brin, Dagabur, Giada, Uarsciek, Wolframio, U.73, U.333*) in agguato a nord dell'Algeria tra i meridiani 01° 40' E e 02° 40' E (ossia a sud del Canale tra Ibiza e Maiorca) fu data il giorno 10 la direttiva di considerare loro compito principale l'esplorazione e secondario l'attacco. Altro sommergibile in mare era il *Granito* al largo di Biserta.

(1) In realtà, dato l'intenso sistematico impiego di nebbia da parte inglese, era molto più difficile distinguere i bersagli dal mare che dal cielo. Era la nebbia il vero ostacolo per unità navali non ancora munite di Radar; per quanto anche il Radar sia molto più redditizio nell'oscurità che non nella nebbia, la quale impedisce in modo assoluto di poter osservare il tiro.

Durante la notte fra il 10 e l'11 furono inviati in agguato per il 12 agosto altri 11 Sm, dei quali 10 in una zona a nord della Tunisia fra i meridiani degli Scogli Fratelli e del Banco Skerki (*Emo, Otaria, Dandolo, Avorio, Cobalto, Alagi, Ascianghi, Axum, Bronzo, Dessiè*) e uno a ponente di Malta (*Asteria*).

A questo notevole numero di sommergibili concentrati in poco spazio fu dato l'ordine di attaccare col più deciso spirito offensivo, lanciando il massimo numero di siluri contro qualsiasi nave più grande di un Ct (militare o mercantile che fosse): attacchi individuali, essendo impossibile attuare in acque ristrette e intensamente sorvegliate dall'aviazione avversaria la tattica del « branco di lupi » adottato in Atlantico spostando i sommergibili in emersione a contatto segnaletico, se non sempre visivo, tra di loro.

Nella zona del Canale di Sicilia fu disposto l'agguato per la notte tra il 12 e il 13 di ben 6 motosiluranti (Ms) italiane, 4 Ms tedesche e 13 Mas (italiani, naturalmente).

44° Forze partecipanti all'operazione

A) Forze britanniche.

I vari Gruppi furono così denominati:

Forza F: l'insieme di tutti i Gruppi.

Forza X: il Gruppo destinato a proseguire col convoglio dal Canale di Sicilia a Malta.

Forza Z: il Grosso della Forza F, dopo la separazione della Forza X.

Forza Y: il Gruppo costituito dai due P.fi e dai Ct di scorta, rientranti vuoti da Malta a Gibilterra.

Forza R: il Gruppo di rifornimento.

Ecco la composizione dei vari gruppi.

— Forza Z: Nb *Nelson* (V.A. Syfret), *Rodney* - Pa *Victorius* (C.A. Lyster), *Indomitable*, *Eagle* - Inc *Phoebe*, *Sirius*, *Charybdis* - Ct *Laforey*, *Lightning*, *Lookout* *Quentin*, *Eskimo*, *Tartar*, *Somali*, *Wishart*, *Zetland*, *Ithuriel*, *Antelope*, *Wansittart*.

- Forza X: Inc *Nigeria* (C.A. Burrough), *Kenya*, *Manchester*, *Cairo* - Ct *Ashanti*, *Intrepid*, *Icarus*, *Foresight*, *Fury*, *Derwent*, *Bramham*, *Bicester*, *Ledbury*, *Pathfinder*, *Penn*, *Wilton* - Rim. *Jaunty* (1).
- Forza R: Petr. *Brown Ranger*, *Dingledale* - Cv *Jonquil*, *Spirea*, *Geranium*, *Coltsfoot* - Rim. *Salvonja*.
- Forza Y: P.fi *Troilus*, *Orari* - Ct *Matchless*, *Badsworth*.
- Forza per la « Bellows »: Pa *Furious*, colla scorta al ritorno di 5 Ct del
- Gruppo scorta di riserva: Ct *Keppel*, *Westcott*, *Venomous*, *Malcolm*, *Wolverine*, *Amazon*, *Wrestler*, *Vidette*.
- Convoglio: P.fi *Empire Hope*, *Dorset*, *Wairangi*, *Rochester Castle*, *Waimarana*, *Brisbane Star*, *Port Chalmers*, *Almeria Lykes*, *Santa Elisa*, *Clan Ferguson*, *Glenorchy*, *Melbourne Star*, *Deucalion* - Petr. *Ohio*.
- Unità di Malta: Dm *Speedy*, *Hebe*, *Hythe*, *Rye* - Mv (Ml in inglese) 121, 126, 134, 135, 168, 459, 469.
- Sommergibili: *Safari* e *Unbroken* (davanti a Palermo e a Milazzo rispettivamente) - P.44, P.222, *Uproar*, *Ultimatum*, *Unruffled*, *Utmost* (tra Pantelleria e Malta).

In totale: 2 Nb - 4 Pa - 7 Inc - 34 Ct - 4 Cv - 4 Dm - 7 Mv - 8 Sm - 2 Rim. - 3 Petr. - 15 P.fi (13 + 2).

- Forze aeree (secondo il Roskill): 72 caccia sulle tre Pa per protezione delle forze navali — 38 Spitfire per Malta sulla *Furious* — a Malta: 9 squadriglie di caccia, 3 squadriglie di siluranti, 4 squadriglie di bombardieri, 2 squadriglie di ricognitori. Tutti apparecchi della R.A.F., in numero totale di 141 velivoli l'11 agosto, aumentati a 186 il 14 agosto. Inoltre una squadriglia siluranti della Marina.

(1) Poiché il *Juany* non aveva velocità sufficiente per seguire il convoglio, fu poi aggregato alla Forza R.

B) *Forze italiane.*

— Forze navali:

3^a Divisione: Ip *Gorizia* (A.D. *Parona*), *Bolzano*, *Trieste* -
Ct *Aviere*, *Geniere*, *Camicia Nera*, *Legionario*, *Ascari*, *Corsaro*, *Grecale*

7^a Divisione: Il *Eugenio di Savoia* (A.D. Da *Zara*), *Montecucoli*, *Attendolo* - Ct *Maestrale*, *Gioberti*, *Oriani*, *Fuciliere*

Ct *Malocello* (per la posa di mine nel Canale di Sicilia)

Motosiluranti: 2^a sq. Ms: *Ms 16, 22, 23, 25, 26, 31*

Mas: 15^a sq. Mas: *Mas 549, 543, 548, 563* - 18^a sq. Mas: *Mas 556, 553, 533, 562, 560* - 20^a sq. Mas: *Mas 557, 554, 564, 552*

Ms tedesche: *S.30, S.59, S.58, S.36*

Sommergibili: *Bronzo, Ascianghi, Alagi, Dessiè, Avorio, Dandolo, Emo, Cobalto, Otaria, Axum, Asteria, Brin, Wolfraimio, Granito, Dabagur, Giada, Uarsciek, Velella* - ted. *U.73, U.333.*

In totale: 6 Inc - 12 Ct - 10 Ms - 13 Mas - 20 Sm.

— Forze aeree:

Aviazione da r.m.: sq. 287^a, 146^a, 170^a, 144^a, 197^a (della *Sardegna* e della *Sicilia*)

Armera: 90 siluranti, 62 bombardieri, 25 in picchiata, 151 cacciatori

II CAT: 328 in picchiata, 32 bombardieri, 96 cacciatori.

In totale: 784 velivoli, dei quali 328 italiani e 456 tedeschi.

Oltre a queste forze aeree impiegate in azioni offensive (esclusa la r.m.), altri reparti aerei hanno compiuto ricognizioni strategiche, bombardamenti su *Malta*, scorte alle navi, ricerche di naufraghi, etc. Si può calcolare che circa 1000 velivoli abbiano preso parte all'operazione *Mezzo Agosto*.

Poiché nel corso della narrazione non ci soffermeremo a descrivere in ogni particolare tutta l'attività delle forze aeree, diamo qui l'elenco cronologico degli attacchi eseguiti, quale risulta da

un documento di Supermarina ricavato dai dati forniti da Superaereo e dall'O.B.S.

I velivoli italiani eseguirono 11 attacchi principali:

- Giorno 12: alle ore 13.00, 16.30, 18.40;
- Giorno 13: azioni con partenza dai campi alle ore 08.00, 10.45, 13.25, 14.30;
- Giorno 14: azioni con partenza dai campi alle ore 09.50, 10.30, 11.00, 13.00.

Risultati apprezzati:

Affondati: 1 Inc - 1 Ct - 4 P.fi.

Colpiti: 4 Nb - 1 Pa - 1 Inc - 11 P.fi - 5 unità di tipo imprecisato.

I velivoli tedeschi eseguirono 18 attacchi principali:

- Giorno 11: partenza dai campi alle ore 17.26;
- Giorno 12: partenza dai campi alle ore 05.45, 10.00, 19.00;
- Giorno 13: partenza dai campi alle ore 04.22, 08.30, 09.15, 13.40, 15.45, 17.47, 19.00;
- Giorno 14: partenza dai campi alle ore 04.33, 06.40, 07.50, 09.00, 13.00, 17.45, 18.36.

Risultati apprezzati:

Affondati: 9 P.fi + 2 probabili

Colpiti: 1 Pa - 6 Inc - 2 Ct - 18 P.fi - 2 unità di tipo imprecisato.

In totale dunque 29 attacchi (dei quali 27 contro le navi in mare e 2 al loro arrivo a Malta, dove giunsero la sera del 13) con:

- 15 unità affondate: 1 Inc - 1 Ct - 13 P.fi;
- 2 unità probabilmente affondate: 2 P.fi;
- 41 unità colpite: 4 Nb (cinque siluri a segno) - 2 Pa - 7 Inc - 2 Ct - 29 P.fi - 7 imprecisate.

Evidentemente molte unità furono colpite più volte, altrimenti per certi tipi di unità ne risulterebbero colpite un numero superiore a quelle esistenti. Ciononostante, come si vedrà, i risultati apprezzati furono — come di consueto — molto superiori a quelli reali.

Nel grafico n. 22 sono indicati 7 attacchi aerei, così come sono segnati nel grafico inserito nel volume del Roskill. Per mettere d'accordo queste 7 indicazioni coi 17 attacchi compiuti in

mare aperto — secondo gli elementi statistici dei nostri Comandi aeronautici — contro le navi inglesi durante il loro percorso di andata a Malta, si devono interpretare tali indicazioni come riferentisi alle zone dove si sono addensati in varie riprese i 17 attacchi.

45° Operazioni « Pedestal » e « Bellows »

a) *La Forza F da Gibilterra fino al Canale di Sicilia.*

Il convoglio colle forze di scorta passò all'altezza di Capo Spartel verso le ore zero del 10 agosto. Tra le 02.45 e le 05.00 navigò nelle acque dello Stretto di Gibilterra in una densa nebbia, con visibilità talvolta ridotta a meno di 200 metri; poi l'atmosfera ritornò trasparente, e alle 08.40 il convoglio procedeva verso levante alla velocità di 13,5 nodi. Alcuni Ct erano stati inviati a far nafta a Gibilterra e alle 16.00, dopo aver raggiunto il complesso Forza F-convoglio, avevano preso i loro posti nella formazione.

Per tutto il giorno 10 e fino a poco prima dell'alba del giorno 11 la navigazione si svolse senza incidenti, salvo un falso allarme aereo provocato per equivoco dai velivoli antisom « Huntson » forniti dal Comando del Nord Atlantico (da cui dipendeva la base di Gibilterra) equivoco che fece levare in volo dalla Pa *Victorious* una pattuglia di 4 cacciatori.

Però, il complesso britannico era stato avvistato — a sua insaputa — da un velivolo civile diretto in Algeria, il quale alle 17.00 aveva informato di avere veduto un insieme di 2 Pa, 2 Nb, 2 Inc, 14 Ct e 12 P.fi, naviganti verso levante con rotta non apprezzata. A parte le inesattezze circa la reale composizione del complesso, l'informazione rivestì alto interesse e fu di grande utilità.

Alle 04.38 dell'11 avvenne il primo contatto tra la Forza F e l'elemento più occidentale del dispositivo di contrasto stabilito da Supermarina: il Sm *Uarsciek*. A quell'ora — come si è detto — il Sm avvistò elementi della Forza F e precisamente una Pa e una Nb. Lanciò tre siluri contro la prima, senza colpire, nonostante che sentisse due esplosioni (1), subì un'insistente caccia da parte di Ct, poté emergere alle 09.30 e poi lanciare il segnale di scoperta.

(1) V. il successivo paragrafo 50, nel quale sono raccolti gli stralci delle relazioni di tutti i Sm che ebbero occasione di entrare in azione.

Secondo la stima dell'*Uarsciek* l'avvistamento avvenne in lat. 37° 52' N long. 01° 48' E, cioè presso l'angolo nordoccidentale della zona d'agguato a sud di Ibiza e di Maiorca (grafico n. 22). Di questo episodio non vi è traccia nelle relazioni inglesi. Esso fu d'importanza basilare, non dal punto di vista tattico, bensì dal punto di vista strategico perché diede a Supermarina la prima tempestiva notizia sulla posizione delle forze britanniche dopo la loro entrata nel Mediterraneo avvenuta quasi 24 ore prima.

Alle 06.45 otto Ct e alle 08.45 anche due Inc furono inviati a rifornirsi dalla Forza R, operazione che si protrasse per varie ore senza disturbi, ma non senza preoccupazioni da parte dell'Amiraglio Syfret dato il rischio che essa comportava. Soltanto verso le ore 21 le ultime unità furono di nuovo in formazione, raggiungendo la Forza F dopo rifornite.

Alle 08.00 dell'11 la Cv *Coltsfoot*, che faceva parte della scorta della Forza R, fece un curioso avvistamento in un punto lontano da quello nel quale aveva agito l'*Uarsciek*: vide cioè due siluri affioranti sull'acqua. Potevano essere due di quelli lanciati dal sommergibile e che, per irregolare funzionamento del congegno di autoaffondamento, fossero rimasti a galla: questa considerazione è nostra e non può avere che valore d'ipotesi più o meno attendibile.

Alle 08.15 cominciarono i primi rilevamenti Radar dei velivoli avversari, che furono continui durante tutta la giornata, ma — secondo la documentazione italiana — soltanto alle 10.10 un velivolo del CAT compì il primo avvistamento della giornata segnalando 3 Pa, 3 Nb, 20 Inc e Ct 20 P.fi con velocità imprecisata e rotta 90° in lat. 38° 08' N long. 01° 56 E (1).

« In quel momento [cioè alle 08.15] — dice la relazione dell'Amm. Syfret — due pattuglie di 4 cacciatori ciascuna erano in volo e vi furono mantenute per tutta la giornata, rinforzandole quando necessario. I velivoli avversari (Ju.88) volavano a 7000 metri di quota, il che rese difficile la loro intercettazione da parte dei caccia. Cinque volte si riuscì a intercettarli abbattendone uno e

(1) Confrontando questa posizione con quella segnalata alle 04.38 dall'*Uarsciek*, si vede che in circa cinque ore e mezza il complesso navale si sarebbe spostato di sole 25 miglia per rotta 10°: il che è impossibile, nei riguardi sia della rotta sia della velocità. Quindi una delle due posizioni stimate era grossolanamente errata. Più probabilmente era errata quella data dal velivolo.

danneggiandone due. Noi perdemmo un Hurricane e un Fulmar, ma il personale fu tratto in salvo ». Tra i danneggiati fu anche quello che aveva fatto l'avvistamento delle 10.10, che rientrò con morti e feriti a bordo essendo attaccato dai cacciatori britannici.

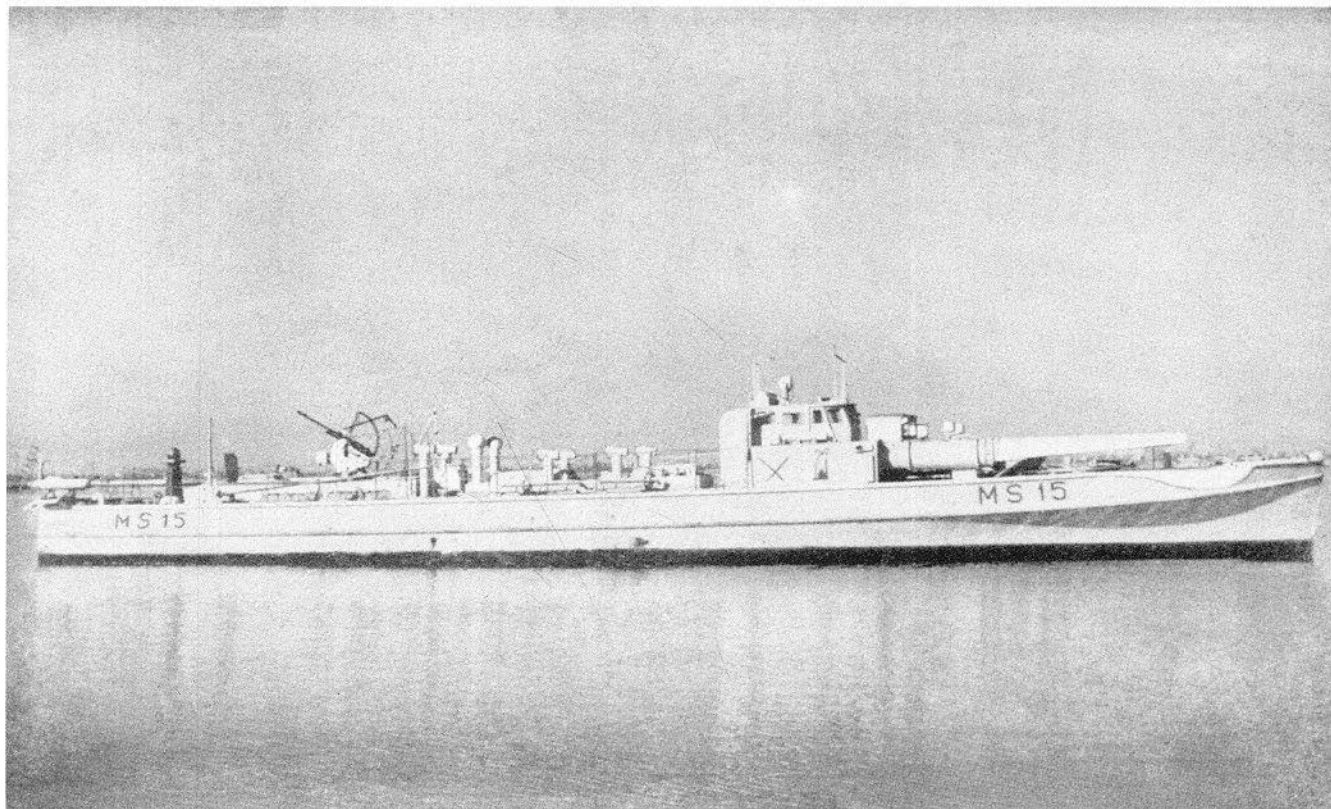
L'Amm. Syfret non ebbe più dubbio di essere stato localizzato con tutta la Forza F e alle 10.55 ne ricevette conferma dall'Ammiraglio comandante del Nord Atlantico con un messaggio datato 09.12 A/11 col quale lo si informava che un segnale di avvistamento aereo della Forza F fatto alle 06.20 Z/11 era stato radiodiffuso da Roma a tutti i Comandi di bordo e di terra (« all units and stations »). Già alle 07.32 A/11 lo stesso Ammiraglio del Nord Atlantico aveva informato Syfret che la ricognizione aerea tedesca era molto attiva nel Mediterraneo Occidentale (1).

Alle 11.28 ci fu a bordo della *Nelson* (nave ammiraglia) un breve allarme, perché sia su quella nave che sul *Charybdis* fu veduta a 3 miglia di distanza in direzione 200° un'increspatura dell'acqua, simile a quella che segna il lancio di siluri da bordo di un sommergibile, oppure a quella di un siluro che affiori a fine corsa o durante la corsa. Si pensò che si trattasse di un lancio di Sm mal eseguito o fallito. Ma a quell'ora nessun sommergibile aveva lanciato, nè si trovava nei pressi della Forza F.

Alle 12.18 ebbe inizio da parte della Pa *Furious* l'operazione « Bellows ». Questa Pa, scortata dai Ct *Lightning* e *Lookout*, mosse dal lato sinistro del convoglio e alle 12.29 decollò il primo Spitfire. Due gruppi di 8 velivoli partirono prima che l'operazione fosse interrotta da accostate di emergenza compiute dalla formazione in seguito all'affondamento dell'*Eagle*. Altri tre decolli furono compiuti fra le 13.50 e le 14.50. In tutto partirono 38 Spitfire, eccetto uno costretto ad atterrare sulla Pa *Indomitable* per un inconveniente tecnico.

L'*Eagle* fu la prima vittima dell'Operazione « Pedestal ». Alle 13.15 in lat. 38° 05' long. 03° 03' (circa 80 miglia a nord di Algeri) la Pa fu colpita sul lato sinistro in un intervallo di una decina di secondi da 4 siluri, lanciati dal Sm tedesco U. 73 (T.V.

(1) Tenendo presente che nelle tre ore riportate la lettera A si riferiva al meridiano dell'Europa Centrale e la lettera Z al meridiano di Greenwich e riducendo tutte le ore all'ora italiana (Europa Centrale) si ha che l'ora 0620Z corrispondeva all'ora italiana 07.20: ora usata anche dai Comandi inglesi nel corso dell'operazione Pedestal.

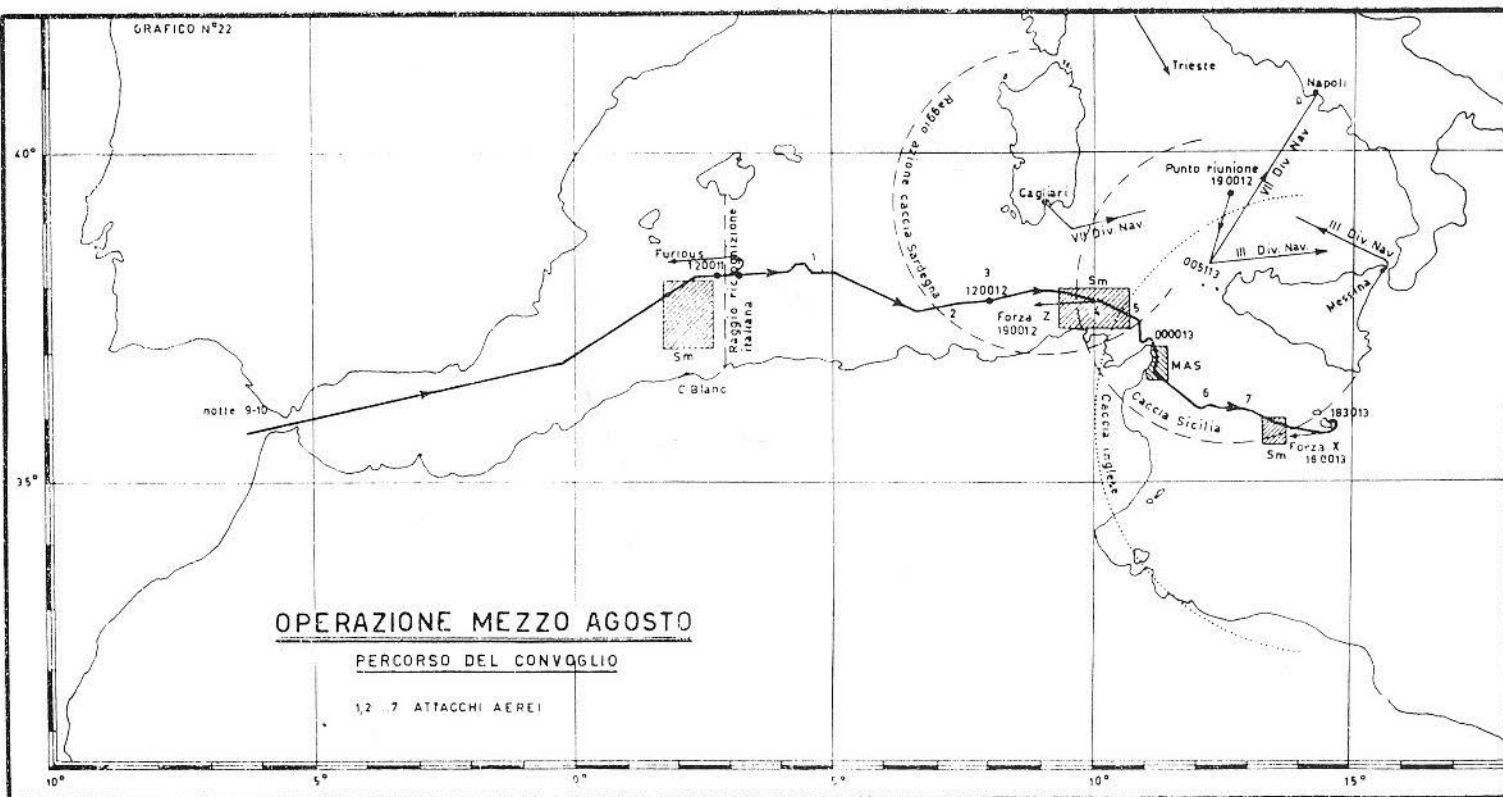


La motosilurante Ms. 15



II Mas 555

GRAFICO N°22



Rosenbaum). In « quel momento si trovava nel settore poppiere della colonna di dritta del convoglio e marciava a 13 nodi ».

« L'*Eagle* sbandò rapidamente a sinistra — scrisse l'Amm. Syfret — e affondò in circa 8 minuti. Nessuna scia di siluro fu avvistata; sembra probabile che l'attacco fosse effettuato da un sommergibile tedesco che, immersosi sotto la scorta, fosse passato fra le colonne 3 e 4 della formazione, attaccando l'*Eagle* da breve distanza con siluri elettrici. Vi erano in quel momento 13 Ct di scorta e nessuno registrò contatti all'ecogoniometro (1).

« Il *Lookout*, che stava scortando il *Furious* per l'Operazione « Bellows », e il *Laforey* ricevettero l'ordine di assistere l'*Eagle*.

« Anche il rimorchiatore *Jaunty* diresse immediatamente verso l'*Eagle* e si unì al *Lookout* per recuperare i sopravvissuti. Né il *Lookout* né il *Charybdis*, che passarono sopra la probabile posizione del sommergibile, registrarono contatti asdic. Furono ricuperate dal *Laforey*, dal *Lookout* e dal *Jaunty* 927 persone, tra le quali il comandante.

« Per circa un'ora e mezza dopo l'affondamento dell'*Eagle* furono segnalati numerosi avvistamenti di Sm e di siluri e contatti all'asdic, ma non fu provato che altri Sm si trovassero nelle vicinanze.

« Alle 14.29 il *Keppel*, il *Malcolm*, l'*Amazon*, il *Venomous*, il *Wolverine* e il *Wrestler* (del gruppo scorta di riserva, provenienti da Gibilterra) furono avvistati dal Comandante della XIX fl. Ct e ricevettero da questi l'ordine di eseguire nella zona una ricerca antisom.

« Dopo aver ricuperato i naufraghi il *Laforey* (capo della XIX fl.) e il *Lookout* si riunirono alla Forza F. Il *Keppel*, il *Malcolm*, il *Venomous*, il *Wolverine* e il *Wrestler* la raggiunsero alle 15.45, mentre l'*Amazon* ebbe l'ordine di prendere ai suoi ordini il *Jaunty* e di unirsi alla Forza R.

« Ordinai allora che i naufraghi ricuperati dal *Laforey* fossero trasbordati sul *Keppel*, quelli del *Lookout* sul *Venomous* e quelli del *Jaunty* sul *Malcolm*. Questo trasbordo fu ultimato alle 18.30,

(1) Il convoglio navigava su 4 colonne, zigzagando a 13 nodi, colle Nb e le Pa molto vicine ai piroscafi e con uno schermo di scorta a semicerchio sul davanti, comprendente 13 Ct, essendo gli altri impegnati nella protezione della *Furious* oppure nel rifornimento dalla Forza R.

quando i 5 Ct formarono la scorta del *Furious*, che si allontanò dalla formazione per fare ritorno a Gibilterra ».

Alle 01.00 del giorno successivo 12 agosto, il Ct *Wolverine* (che dirigeva a Gibilterra colla *Furious*) rilevò un Sm italiano in emersione: gli mise la prua addosso e lo speronò, prima che avesse il tempo di immergersi, in un punto a 40 miglia per NNE da Capo Blanc. Il sommergibile era il *Dagabur*, che scomparve, corpi e beni, mentre il *Wolverine* ebbe la prora gravemente danneggiata, tanto che un altro Ct fu dovuto distaccarsi dalla *Furious* per assisterlo a scortarlo fino a Gibilterra.

Riprendiamo ora la narrazione della traversata del convoglio colla Forza F.

Alle 14.25 il complesso fu fotografato da ricognitori italiani che, sebbene rilevati al Radar dagli Inglesi, non furono né contrattaccati dai caccia né colpiti dal fuoco c.a. Essi furono sentiti passare sulla verticale delle due Nb ma talmente alti che non poterono essere scorti a vista.

La fotografia costituì il primo documento sicuro di cui disposero Supermarina e Superaereo: essa comprendeva 40 unità. Vi si contavano 14 P.f, 2 Nb, 3 Pa, 6 Inc, 15 Ct: gli Alti Comandi italiani la interpretarono, giustamente, come l'immagine della parte principale del complesso inglese, non comprendente entro i suoi limiti altri elementi costituiti da navi sussidiarie e minori.

Alle 16.35 le navi maggiori, militari e mercantili, misero in funzione i paramine, come avevano fatto nell'operazione « Harpoon » negli stessi paraggi: si deve ritenere che gli Inglesi, avvicinandosi alle acque maggiormente insidiabili da sommergibili e da velivoli italiani, temessero la posa di mine a funzionamento temporaneo.

« Dalle 17.00 circa fino a quando si sviluppò l'attacco aereo delle 20.45 — scrisse l'Amm. Syfret — la Forza F fu continuamente seguita da tre o più velivoli nemici, che mantennero la nostra caccia estremamente occupata.

« Alle 16.34 avevo ricevuto dal Comandante del Nord Atlantico un messaggio, col quale mi avvertiva che il nemico mi avrebbe probabilmente attaccato al crepuscolo con Ju.88 ».

Per tenersi pronto a fronteggiare l'attacco l'Amm. Syfret dispose i Ct « Hunt » ai lati delle colonne dei P.fi e i Ct di Squadra 5500 metri sul davanti.

Alle 20.30 i Radar rivelarono che l'attacco doveva essere imminente e dopo alcuni minuti i Ct di scorta avanzata (che erano ormai al completo essendo sopraggiunti, come già accennato, quelli che erano rimasti indietro per rifornirsi dalla Forza R) segnarono i primi velivoli.

L'attacco si pronunciò alle 20.56 tra un intenso fuoco c.a. di tutte le unità; durò fino circa alle 21.30 e gli Inglesi giudicarono che oltre ai numerosi bombardieri in picchiata vi fossero anche alcuni velivoli siluranti. Ciò era esatto. Comunque gli Inglesi non ebbero alcun danno e stimarono di aver abbattuti 3 velivoli mentre i velivoli apprezzarono di avere colpito sicuramente 1 Pa, 1 Inc, 1 P.fo e probabilmente un'altra Pa e una nave da guerra imprecisata.

L'attacco fu eseguito da 36 Ju.88 ed He.111 (questi ultimi armati di siluri); 4 velivoli furono abbattuti dal tiro delle navi, mentre i caccia inglesi — data la scarsa luce crepuscolare — non riuscirono a localizzare gli attaccanti.

Un Ju.88 attaccò anche la Forza R, che si trovava a sud della Forza F. Il velivolo sganciò due bombe, una delle quali cadde tra le due petroliere. Un altro Ju.88 picchiò sul *Jaunty* che era circa 7 miglia indietro (cioè a ponente della Forza F) e stava tentando di raggiungere la formazione: il rimorchiatore rimase illeso e ritenne di aver danneggiato il velivolo colla sua mitragliera c.a.

Intanto il Comando di Malta, nell'intento di alleggerire la minaccia aerea incombente sulla Forza F, aveva disposto bombardamenti sugli aeroporti sardi.

« Alle ultime luci del crepuscolo dell'11 — scrive il Gen. Santoro — una formazione di una decina di velivoli Beaufighter, giungendo di sorpresa a bassa quota sugli aeroporti di Elmas e di Decimomannu, effettuò un'azione di mitragliamento, provocando la morte di due militari, il ferimento di altri quattro e i seguenti danni a velivoli: sull'aeroporto di Elmas un S.79 silurante con siluro a bordo incendiato e distrutto, 6 velivoli danneggiati; sull'aeroporto di Decimomannu 4 S.79 con siluro a bordo e 1 Ca.164 incendiati e distrutti; 8 S.79 e 3 Mc.202 danneggiati, due siluri danneggiati.

[Un velivolo, colpito dalle mitragliere c.a. di Elmas, fu veduto allontanarsi sbandato con un'ala danneggiata].

« Nella notte altri velivoli, tra cui 2 Liberator americani operanti anch'essi da Malta, sorvolarono ripetutamente la zona compresa tra gli aeroporti di Elmas, Decimomannu e Villacidro, lanciando numerosi razzi illuminanti e bombe a scoppo ritardato. Ma, a differenza della riuscita azione di mitragliamento, quest'azione notturna fallì in pieno, perché le bombe caddero tutte in aperta campagna e scoppiarono durante la notte e il mattino successivo, senza causare danni ».

Intanto la Forza F procedette indisturbata fino all'alba del 12. Alle 06.10 furono inviati in volo dalle Pa 12 caccia, che si mantennero in egual numero per tutta la giornata nel cielo delle navi, salvo ad essere aumentati nel momento del bisogno.

Già erano incominciati gli allarmi aerei al Radar e « vi furono nella giornata del 12 soltanto pochi momenti in cui né velivoli, né sommergibili, né siluri, né contatti asdic non fossero segnalati ». Ed infatti la nostra ricognizione fu attivissima per tutta la giornata dall'alba in poi: tre ricognitori non rientrarono alle basi, abbattuti nei combattimenti sostenuti coi cacciatori avversari, dopo però aver lanciato i segnali di scoperta.

« Essendo state ricevute informazioni — prosegue l'Amm. Syfret — di una probabile concentrazione di sommergibili in una zona a nord di La Galite, ordinai al Comandante della XIX fl. Ct di ridurre le distanze fra i Ct di scorta sul davanti e sui fianchi della formazione, allo scopo di meglio assicurare la protezione antisom, avvicinando lo schermo alle unità maggiori e distanziando invece maggiormente fra di loro i Ct in posizione nei quartieri poppieri ».

Alle 09.07 ebbe inizio il primo degli attacchi aerei della giornata eseguito da 19 Ju.88. Secondo l'Amm. Syfret, essi furono impegnati da 16 cacciatori, lanciarono le bombe alle 09.15 e si allontanarono, perdendo 8 apparecchi sicuramente e altri 3 probabilmente. Nessun danno alle navi.

Secondo una precisazione dell'Ammiragliato, « circa 20 e più Ju.88, provenienti dalla direzione del sole, furono intercettati dai cacciatori a 25 miglia di distanza e soltanto una dozzina riuscì a raggiungere il convoglio, eseguendo attacchi singoli sia in quota sia in picchata, senza ottenere risultati: furono abbattuti dai caccia 8 aerei e 2 dalle navi ».

Siccome il rapporto dell'O.B.S. sull'azione è molto sommario, si può soltanto dire che gli Ju.88 perduti furono in realtà 6 e che fu stimato di avere colpito 1 Inc e 2 P.fi.

Nella mattinata, prima, durante e dopo l'attacco aereo ora descritto, varie unità della scorta credettero di eseguire scoperte di Sm, costringendo la Forza F a distaccare di tempo in tempo alcuni Ct per eseguire caccia antisom a tutto danno della protezione contraerea.

Si era forse determinata quella che si chiama « la psicosi dell'insidia subacquea », perché i nostri Sm erano addensati a levante di La Galite, dove il complesso britannico arrivò nel tardo pomeriggio di quel giorno 12 (1).

Prima di proseguire, dobbiamo citare l'episodio di cui fu protagonista il Sm *Giada* a sud delle Baleari. Alle 09.34 fu colpito, mentre stava immergendosi, dalle bombe di un idrovolante « Sunderland »; le avarie non gli consentirono di mantenere l'immersione e dovette riemergere, decidendo di dirigere per il più vicino porto neutrale (Valencia) per riparare i danni e per sbarcare un morto e alcuni feriti gravi. Durante la traversata fu riattaccato da altro Sunderland che abbatté dopo un prolungato duello. Raggiunse Valencia poco prima di mezzanotte, riparò le avarie in poche ore e il 14 poté giungere a La Maddalena.

Verso le ore 10 la Forza F fu per la seconda volta fotografata da un velivolo tedesco (non avvistato dagli inglesi); nel campo abbracciato dalla fotografia furono riconosciuti 2 Pa, 2 Nb, 7 Inc, 22 Ct, 13 P.fi, 1 petroliera, 4 unità non individuate. Essa dava quindi una composizione del complesso britannico praticamente esatta (si rammenti fra l'altro che, colla perdita dell'*Eagle* e col ritorno a Gibilterra della *Furious*, le Pa erano rimaste due).

Poco dopo mezzogiorno fu eseguito in ondate successive il più massiccio attacco aereo, senza risultati adeguati allo sforzo compiuto e alla novità di alcuni metodi d'attacco adottati per la prima volta. La Forza F si trovava allora 40 miglia a nordovest di La Galite.

(1) Ecco la dislocazione dei Sm il giorno 12 (escludendo il *Dagabur* affondato alle 01.50): *Granito* nord di Capo Blanc; *Giada*, *Uarsciek*, *Brin*, *Wolframio* e 2 Sm tedeschi a sud delle Baleari; *Emo*, *Dandolo*, *Otaria*, *Avorio*, *Cobalto*, *Alagi*, *Ascianghi*, *Dessiè*, *Axum*, *Bronzo* a nord della Tunisia a levante di La Galite e fino agli approcci del Canale di Sicilia; *Asteria* fra Linosa e Malta. Quindi è escluso che ci fossero sommergibili là dove gli asdic inglesi sembrava li segnalassero il mattino del 12.

La prima ondata, composta di 10 S.84 e di 8 Cr.42 con bombe alari e scortata da 14 Mc.202, attaccò alle 12.40 col proposito di scompaginare la formazione e disperderne la difesa c.a. a vantaggio della successiva ondata silurante. Gli S.84 avevano un nuovo tipo di arma — la motobomba FF, specie di siluro cadente in acqua con paracadute e che si metteva in moto con una traiettoria irregolare, così da rendere difficili le manovre per evitarla. L'Amm. Syfret scrisse che « nove aerei gettarono mine provviste di paracadute; per evitare queste mine fu effettuata un'accostata di emergenza di 90° e verso le 12.29 [si noti la discrepanza nell'ora con quella data dagli aviatori] furono udite parecchie esplosioni verso sudest, che erano probabilmente dovute alle detonazioni delle mine; nessun danno fu recato alle navi ».

La seconda ondata, comprendente 33 S.79 e 10 S.84 siluranti, divisa in due gruppi e scortata da 26 Re.2001, fu sull'obiettivo alle 13.00 attaccando sui due lati della formazione e prendendo di mira i mercantili. Furono lanciati 40 siluri e gli aviatori ritennero di avere affondati 2 P.fi e 1 Ct, e di avere colpito 1 Nb, 3 Inc o Ct e 2 P.fi.

La terza ondata, costituita da due soli Re.2001 con speciali bombe perforanti, guidata da un Cant Z.1007bis e scortata da 5 caccia G.50, attaccò alle 13.25 circa la Pa *Victorious*.

Insieme coi due Re.2001 avrebbe dovuto attaccare un S.79 radioguidato da bordo di un Cant Z.1007bis (specie di « Kamikaze » senza pilota), ma per un banale guasto all'apparecchio di radio-comando l'S.79 fallì l'obiettivo e continuò il volo, precipitando poi in Algeria a sud di Costantina.

Secondo il rapporto inglese questi attacchi sarebbero stati molto più pericolosi, se fossero stati simultanei; i siluranti furono costretti dalla reazione britannica a lanciare i siluri esternamente allo schermo dei Ct e molto lontano dal convoglio (circa 7000 metri).

I due Re.2001 « che assomigliavano agli Hurricane si avvicinarono alla *Victorious*, che recava l'insegna del C.A. Lyster, come se volessero atterrarvi: la Pa era appunto occupata nell'atterraggio dei suoi caccia ed essi poterono lanciare indisturbati le loro bombe, una delle quali colpì il centro del ponte di volo infrangendosi senza esplodere, e si allontanarono portandosi fuori tiro prima che la *Victorious* potesse iniziarlo ». Probabilmente la quota di

lancio era così bassa che il congegno di attivazione della spoletta non ebbe il tempo di funzionare completamente.

Tra la seconda e la terza ondata dei velivoli italiani s'inserì l'attacco di 37 Ju.88, che colle loro bombe lanciate in picchiata ottennero l'unico successo di quel ciclo di attacchi, producendo al P.fo *Deucalion* l'allagamento di due stive. Il P.fo, non potendo proseguire a più di 10 nodi, ricevette ordine di portarsi sotto la costa tunisina colla scorta del Ct *Bramham*, cercando di raggiungere Malta. Le due unità subirono nel pomeriggio avanzato un attacco di due bombardieri, uscendone indenni. Ma alle 19.40 il *Deucalion* fu colpito da uno dei siluri lanciati da una coppia di velivoli nelle vicinanze dell'Isola dei Cani, s'incendiò e verso le 21.30 saltò in aria. Il *Bramham*, dopo averne recuperati i superstiti, proseguì per raggiungere la Forza X.

Dei numerosi velivoli impiegati fra le 12.40 e le 13.30, 4 non rientrarono alle basi, mentre gli Inglesi apprezzarono di averne abbattuti 9 colla caccia e 2 col tiro c.a.

Intorno alle 13.30, verso la fine degli attacchi, la formazione inglese era stata per la terza volta fotografata, confermando l'idea ormai acquisita con buona approssimazione dalle Autorità italiane sulla sua composizione.

Alle 17.30, otto Cr.42 con bombe alari dell'Aeronautica Sarda, scortati da 9 Re.2001, attaccarono nuovamente la formazione navale poco a ENE di La Galite e, contrastati dalla caccia avversaria, poterono soltanto verso le 17.50 bombardare il Ct *Ithurriel*, che stava per riunirsi al grosso dopo essersene allontanato per motivi che saranno esposti tra breve: l'unità non fu colpita.

Un'altra spedizione di 9 S.79 siluranti con 14 Mc.202 di scorta, partiti dalla Sardegna alle 16.45, dovette rinunciare a raggiungere l'obiettivo per insufficiente autonomia dei cacciatori.

Intanto la Forza F stava entrando nella zona di massima concentrazione dei sommergibili, pur continuando ad essere sottoposta ad attacchi aerei. Gli eventi — tra allarmi aerei e subacquei, attacchi dall'alto e dal basso, accostate, colpi incassati, siluri e bombe andati a vuoto, incidenti vari — assunsero un ritmo serrato, sovrapponendosi spesso fra di loro.

Riteniamo opportuno pertanto sostituire ad un'esposizione, che rischierebbe di riuscire intricata e poco chiara, un'elencazione cronologica dei vari episodi.

— Il C.A. Burrough (che, ricordiamo, era sul *Nigeria* in comando della Forza X) diede ordine, coll'approvazione di Syfret, che dalle ore 14 alle 19 fossero fatte esplodere a scopo intimidatorio, ogni dieci minuti, due bombe antisom ai due estremi dello schermo protettivo della formazione. Queste bombe esplodendo diedero reale disturbo ai sommergibili, sia facendo credere loro di essere talvolta stati scoperti, sia dando loro eventualmente l'impressione di aver messo a segno i loro siluri.

— Poco dopo le ore 14 il Ct *Tartar*, che era nel settore poppiero di dritta, segnalò la presenza di un Sm ed eseguì una breve caccia con lancio di bombe (1).

— Alle 14.17 fu il Ct *Zetland* a correre verso sud ad alta velocità, segnalando un Sm emerso all'orizzonte: poiché il Sm non era in posizione pericolosa per la formazione, il Ct fu richiamato al suo posto di scorta.

— Alle 16.16 il Ct *Pathfinder*, che era di prua a sinistra, segnalò un contatto asdic e diede caccia fino alle 16.40 insieme collo *Setland* che si era unito a lui.

— Alle 16.40 si svolse un episodio di cui protagonisti furono i Ct *Tartar* e *Lookout* ed il Sm *Emo*.

Il *Tartar*, che era di scorta di poppa a dritta, vide un siluro giungere dalla destra e poco dopo il *Lookout*, che era dietro al *Tartar*, segnalò un Sm in vista. I due Ct eseguirono allora due decisi attacchi per ciascuno con lancio di bombe, finché il Sm non costituì più una minaccia per la formazione. Il Sm non poteva essere che l'*Emo*, il quale alle 16.30 mosse all'attacco nel punto 24 miglia per 42° da La Galite e, lanciati 4 siluri, ritenne di aver colpito una unità (Inc o Ct).

— Alle 16.49 l'*Ithuriel* vide, dalla sua posizione di poppa a sinistra della formazione, un periscopio e parte della torretta di un Sm dritto di prora. Immediatamente attaccò, iniziando la offesa col cannone. Il Sm, che stava immergendosi, fu costretto dalle avarie riportate a riemergere per combattere in superficie, ma speronato dall'*Ithuriel* scomparve in brevi istanti. Era il *Cobalto*, del quale furono recuperati dallo stesso Ct il comandante, 2 ufficiali e 38 uomini (V. il successivo paragrafo 50).

(1) D'ora in poi, quando si dirà « caccia » sarà sottinteso che essa comprenderà il lancio di bombe antisom.

L'*Ithuriel* si riunì alla formazione, colla prua seriamente danneggiata dall'urto, circa un'ora e mezza più tardi, e fu appunto durante il tragitto per la riunione che fu attaccato alle 17.50 dagli otto Cr.42 come si è detto.

— Alle 18.00 la Forza F accostò per 121°, per passare fra il Banco Skerki e la costa tunisina. L'Amm. Syfret segnalò poco dopo che alle 19.15 la Forza Z avrebbe invertito la rotta.

— Alle 18.30, dopo continui allarmi aerei al Radar, fu avvistata dalle navi inglesi una formazione aerea; era trascorsa poco più di mezz'ora dall'attacco che era stato diretto alle 17.50 contro l'*Ithuriel*. In quel momento erano in volo 22 cacciatori inglesi.

L'attacco fu eseguito da 29 Ju.87 (in due gruppi di 9 e di 20), da 14 S.79 siluranti, scortati da 28 Mc.202 e da vari Me.109. Gli Inglesi apprezzarono di avere a che fare con 100-120 apparecchi. E' notevole ricordare che un S.79 ricognitore era andato perduto dopo aver dato la posizione della Forza F, mentre un Cant. Z.1007bis continuò a mantenere il contatto e a segnalare fino ad attacco compiuto.

Come al solito, gli attaccanti apprezzarono di avere colpito molti più bersagli di quelli reali, ma noi ci atterremo agli elementi contenuti nelle relazioni britanniche.

I velivoli attaccanti arrivarono nel cielo delle navi alle 18.35, circa 18 miglia a NW dell'Isola dei Cani: i bombardieri da prora e da poppa, mentre i siluranti manovravano per attaccare di prua a dritta e di fianco dallo stesso lato. Le varie forme di attacco furono dall'Amm. Syfret giudicate perfettamente sincronizzate.

I siluranti sganciarono a circa 2700 metri dalle scorte; il convoglio accostò in fuori e non subì danni, ma il Ct *Foresight* fu colpito a poppa da un siluro.

I bombardieri concentrarono invece le loro offese contro le Pa, colpendo in pieno la parte poppiera della Pa *Indomitable* che seguiva la Nb *Rodney* di poppa a sinistra del convoglio: il ponte di volo della Pa fu messo fuori servizio, si svilupparono grandi incendi e i suoi caccia (che per metà erano in volo) dovettero atterrare sulla *Victorious*, la quale per far loro posto gettò in mare i suoi velivoli non pienamente efficienti.

L'*Indomitable* ridusse di velocità e accostò per ponente in modo da evitare che il vento relativo portasse le fiamme verso prora. Il *Charybdis* ed alcuni Ct della Forza Z la presero sotto

la loro protezione. Alle 19.15 la Pa segnalò che le fiamme stavano per essere domate e alle 19.27 che poteva navigare a 17 nodi. Finalmente alle 20.30, dopo una breve avaria alla manovra del timone, la nave fu pronta a sviluppare una velocità di 28.5 nodi, molto prossima alla massima.

A soccorrere il *Foresight* fu destinato il *Tartar*, che lo prese a rimorchio invertendo anch'esso la rotta verso ponente. Ma il mattino successivo, nei pressi di La Galite — sotto la continua minaccia di attacchi aerei — il *Tartar* ebbe ordine di affondarlo, per non correre il rischio di perdersi anch'esso insieme col *Foresight*; lo affondò alle 09.50.

— Alle 18.55 la Forza F ebbe l'ordine di suddividersi, con 20 minuti di anticipo sul previsto, perché l'Amm. Syfret, dopo i danni sofferti dall'*Indomitable*, preferì ritornare un po' prima verso ponente: giudicando l'attacco aereo ultimato, egli invertì la rotta colla Forza Z, dirigendo per Gibilterra a 18 nodi (massima velocità sostenibile dalla *Rodney*, in seguito ad inconvenienti nelle caldaie), mentre la Forza X coll'Amm. Burrough proseguiva per Malta colle navi ancora efficienti.

b) *La Forza X prosegue dal Canale di Sicilia per Malta* (Grafico n. 23).

La traversata della Forza X col convoglio fu ancor più tormentata, perché essa si trovò in acque che, continuando ad essere minacciate dall'aria, comprendevano la zona di maggior addensamento di Sm e l'area insidiata da Ms e da Mas. Ed infatti, fu in queste acque che il complesso navale subì le massime perdite.

Ecco come la relazione dell'Amm. Syfret descrisse quello che accadde nella zona occupata dai nostri sommergibili.

Nella parte generale della relazione egli riassume i fatti nei seguenti termini.

« Data l'intensità degli attacchi aerei fra le 18.30 e le 18.50 sembrò improbabile che un ulteriore attacco su vasta scala contro la Forza X potesse essere effettuato prima di notte e per di più, avendo raggiunto i Banchi Skerki, si sperò che anche la minaccia dei Sm fosse tramontata.

« I pericoli che si presentavano ora alla Forza X erano principalmente quelli costituiti dai Mas durante la notte, e dai velivoli al mattino seguente.

« Per tale motivo il fortunato attacco di Sm, effettuato alle ore 20 e durante il quale il *Cairo*, il *Nigeria* e l'*Ohio* [che, ricordiamo, era l'unica petroliera del convoglio] furono silurati, risultò inatteso ed ebbe un effetto di vasta portata.

« Il momento era abbastanza critico, perché si stava passando dalla formazione diurna su quattro colonne, a quella notturna su due colonne, e durante questo passaggio la presenza degli incrociatori col compito di capifila delle colonne era molto necessaria.

« Il siluramento del *Nigeria* e del *Cairo*, la temporanea indisponibilità dell'*Ashanti* (capo della VI flottiglia Ct) durante le operazioni per il trasbordo dell'Amm. Burrough dal *Nigeria* e il distacco di 4 Ct « Hunt » per dare assistenza ai due incrociatori danneggiati, causarono:

- la temporanea mancanza del comandante della Forza X,
- la mancanza dei capifila di due colonne,
- la mancanza di quasi la metà della scorta del convoglio,
- la perdita per la Forza X di due unità addette alla guida della caccia aerea [*Nigeria* e *Cairo*].

« Saputo che il *Nigeria* e il *Cairo* erano stati silurati ordinai a *Charybdis*, *Eskimo* e *Somali* di rinforzare la Forza X ».

Nel « Narrative » (cioè nella parte cronologica particolareggiata) egli così espose gli eventi.

« Verso le 19.56, mentre si stavano assumendo le posizioni previste dalle norme di navigazione n. 21, il *Nigeria*, che conduceva la colonna di sinistra, fu colpito probabilmente da un siluro ed entro pochi minuti anche il *Cairo*, la Petr. *Ohio* e un altro trasporto (probabilmente il *Brisbane Star*) furono anche colpiti.

« Il C. Ammiraglio Comandante la 10ª Div. Inc [Burrough] è dell'opinione che tutte queste perdite furono provocate da siluri lanciati da uno o più Sm, per quanto non sia da escludersi la possibilità che il danno sia stato causato da mine.

« Nessun Sm fu avvistato né rilevato col Radar o coll'asdic. Il tempo intercorso fra le varie esplosioni fu tale da escludere che i siluri potessero essere stati lanciati da un solo sommergibile.

« Tuttavia, comunque fossero andate le cose, il *Nigeria* sbandò subito a sinistra di 13° e fece un giro tondo sulla dritta. Alle

20.10 l'incrociatore era sotto controllo del comandante e alle 20.15 fu fermato per trasbordare l'Ammiraglio ed il suo Stato Maggiore sull'*Ashanti*.

« Lo sbandamento intanto, in seguito ai provvedimenti prontamente adottati, era stato ridotto a 5° e alle 20.30 la nave fu in grado di procedere per Gibilterra a 14 nodi, per quanto fosse appruata di 11 piedi [circa 3,3 metri]. Il *Bicester* e il *Wilton* la seguirono per scortarla e durante la notte furono raggiunti dal *Derwent*.

« L'*Ohio* ed il *Brisbane Star* dovettero temporaneamente fermarsi, ma poco dopo proseguirono bravamente in rotta verso sud.

« Il *Cairo*, la cui poppa era saltata in aria e le cui macchine erano state messe fuori servizio, fu affondato dalle nostre unità appena recuperati i sopravvissuti.

« L'effetto di questa serie di disastri fu che il convoglio, pur continuando in rotta verso Capo Bon, si disperse.

« Nel frattempo il C.A. Burrough, trasbordatosi sull'*Ashanti*, diresse per avvicinarsi al convoglio e prenderne la direzione. Mentre manovrava a questo scopo, l'*Ashanti* insieme col *Penn* cercava di proteggere il convoglio da imminenti attacchi aerei, stendendo una cortina di nebbia dal lato del settore luminoso dell'orizzonte verso ponente.

« Alle 20.38, circa 25 minuti dopo il tramonto del sole, ebbe inizio un duro attacco aereo di bombardieri in picchiata e di siluranti che terminò alle 21.00. In questo attacco parecchi trasporti furono colpiti e due — l'*Empire Hope* e il *Glenorchy* — saltarono o andarono a fondo più tardi [l'*Empire Hope* saltò e il *Glenorchy* fu poi finito da una *Ms*, come si vedrà].

« Alle 21.12 il *Kenya* fu colpito a prua da un siluro lanciato da un *Sm*, che fu veduto dalla nave. Un altro siluro passò sotto la nave e altri due per poco non la colpirono a poppa. Tuttavia l'incrociatore poté continuare la navigazione e poco dopo raggiunse il *Manchester* ».

A questa prima relazione, compilata dall'Amm. Syfret che non era più sul posto, furono portate in sede di ricostruzione storica dei fatti alcune precisazioni e varianti dall'Ammiragliato, che qui riportiamo.

« Mentre il convoglio tentava di formarsi su due colonne, fu attaccato dall'aria verso le 20.30... I caccia a grande autonomia

provenienti da Malta stavano rientrando alla base e il convoglio aveva già perduto le due unità per la direzione della caccia [*Nigeria* e *Cairo*] in modo che al nemico fu facilitato il compito. Circa 20 Ju.88 effettuarono attacchi in picchiata e con siluri [gli Ju.88 erano 30 e i siluranti erano invece 7 He.111], colpendo la *Empire Hope* con una bomba e il *Clan Ferguson* e il *Brisbane Star* con siluri. La prima di queste navi dovette essere affondata, la seconda saltò in aria e la terza poté in seguito raggiungere Malta. [Il *Brisbane Star* proseguì in modo indipendente sotto le coste tunisine fino a Susa: di qui, dopo aver subito una visita da parte delle Autorità Francesi ed essere riuscita a ottenere il permesso di sbarcare un ferito grave, ripartì la sera del 13 e raggiunse Malta il pomeriggio del 14 uscendo indenne da un attacco aereo che fu sventato da Beaufighter di scorta, i quali abbatterono uno degli attaccanti].

« Subito dopo questo attacco, alle 21.11, il *Kenya* fu silurato da un sommergibile...

« La situazione era allora la seguente: il *Kenya* [danneggiato da un siluro] e il *Manchester* con due navi mercantili e coi Ct *Intrepid*, *Icarus* e *Fury*, che stavano dragando di prora, avevano già passato il Canale di Skerki e stavano dirigendo per oltrepassare l'isola Zembra in rotta per Capo Bon. L'*Ashanti*, col C.A. Burrough a bordo, stava rapidamente riordinando il grosso della formazione. Gli altri tre Ct — *Pathfinder*, *Penn*, *Ledbury* — stavano riunendo le altre nove navi mercantili che durante l'attacco aereo si erano disseminate lungo la rotta. Il *Bramham*, stava ritornando dallo scoglio dei Cani, coi superstiti del P.fo *Deucalion*. Il *Charybdis*, l'*Eskimo* e il *Somali* (inviati in rinforzo dall'Amm. Syfret) erano ancora lontani.

« Il grosso della formazione passò verso mezzanotte [23.54 colle unità di testa] all'altezza di Capo Bon ».

Confrontando gli elementi contenuti in queste due versioni dei fatti coi rapporti dei nostri Comandi navali ed aerei, sembra di poter concludere come segue.

Il Sm *Axum* ebbe l'eccezionale ventura di colpire contemporaneamente (coi siluri lanciati a ventaglio) il *Nigeria*, il *Cairo* e l'*Ohio*.

Il Sm *Alagi* colpì alle 21.05 il *Kenya* e alle 21.10 il *Clan Ferguson*.

Alle 23.46, poco prima che la testa del convoglio giungesse a Capo Bonn, il Sm *Bronzo* affondò un P.fo danneggiato con un principio di incendio a bordo, scortato da un Ct, e lo vide affondare capovolgendosi. Probabilmente era l'*Empire Hope*, che era stato colpito da bombe aeree nell'attacco delle 20.30-21.00.

Inoltre alle 19.30 il Sm *Dessiè* aveva lanciato quattro siluri, stimando di avere colpito due bastimenti: ma di questo attacco nessun cenno è fatto nelle relazioni inglesi.

Da parte dei velivoli furono colpiti:

- con bombe intorno alle 20.38 l'*Empire Hope* e il *Glenorchy*;
- con siluri intorno alle 20.38 il *Brisbane Star* e il *Clan Ferguson*;
- con siluri alle 19.40 (in attacco separato presso l'isola dei Cani) il *Deucalion*.

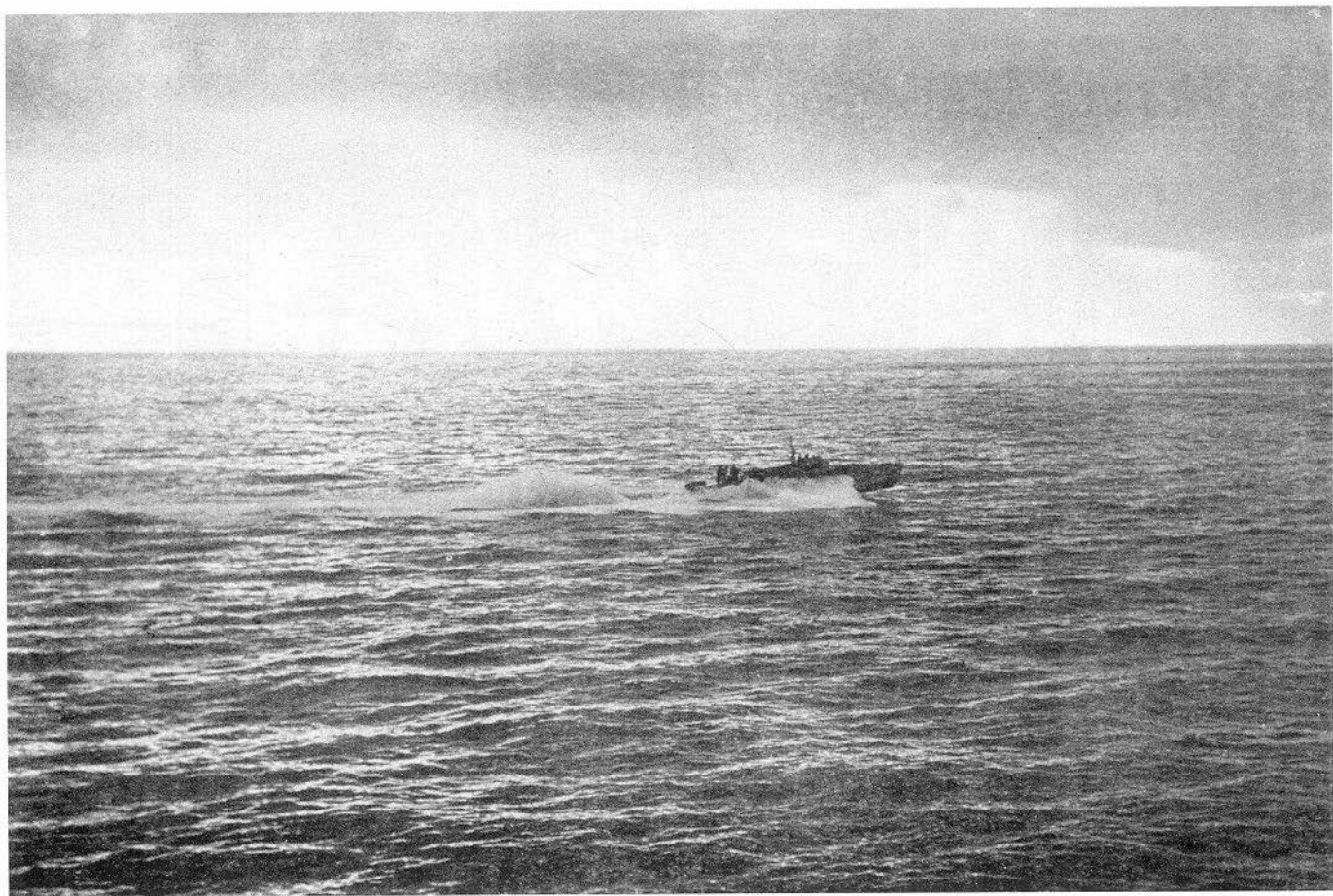
Quanto al *Clan Ferguson*, si deve precisare che noi ne ricuperammo 53 superstiti, compreso il comandante (Mr. A.R. Cossar): nelle loro dichiarazioni furono tutti concordi nell'affermare che il bastimento era stato silurato alle 21.10 (e quindi dall'*Alagi*) e non già nell'attacco aereo iniziato alle 20.30.

Oltrepassato Capo Bon alle 24, il convoglio entrò nella zona di agguato delle Ms e dei Mas.

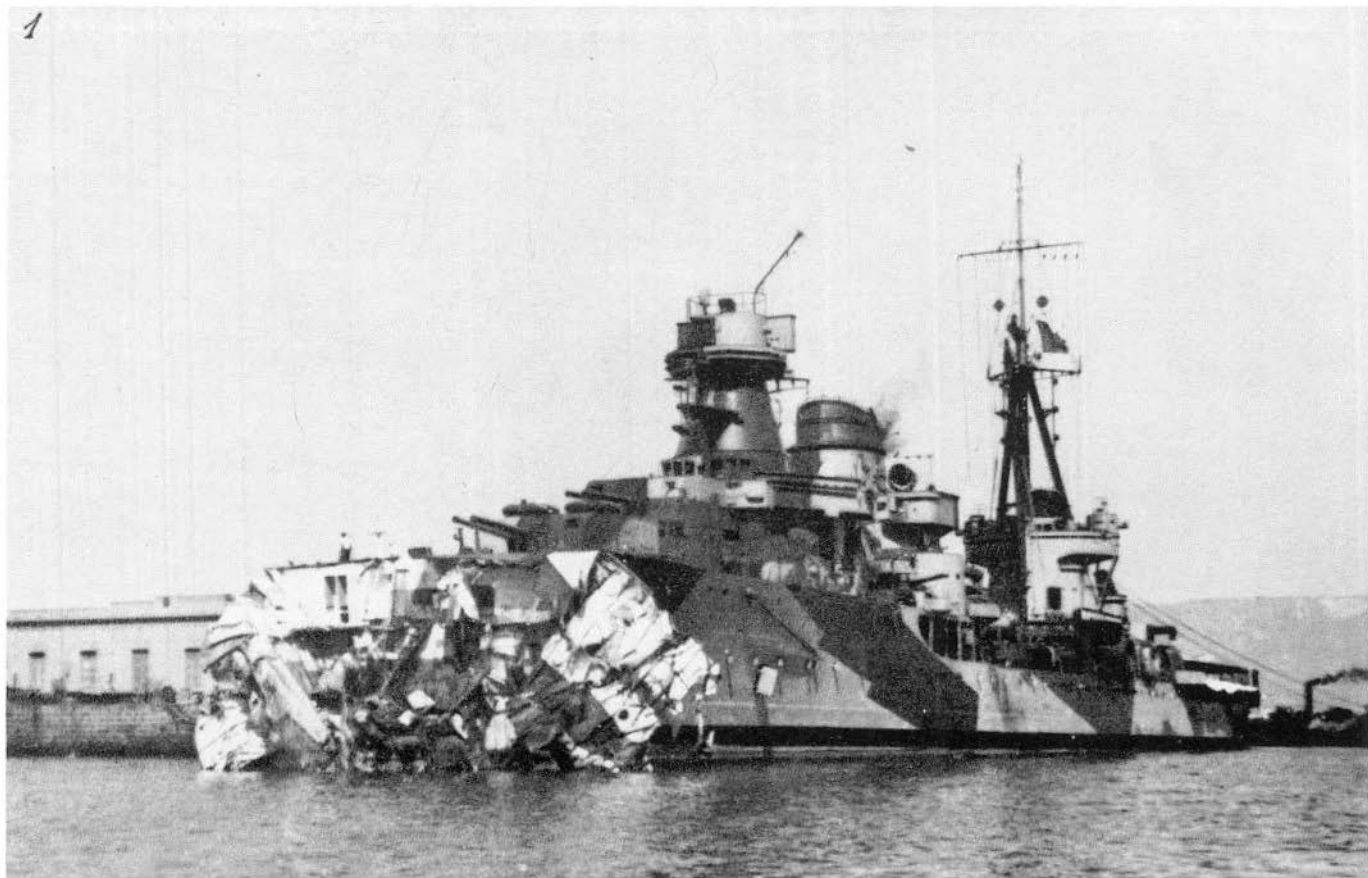
Su questa parte della traversata tutte le relazioni inglesi non contengono notizie particolareggiate e ciò si spiega sia colla disorganizzazione del convoglio, sia col carattere di mischia assunta dalla lotta per effetto dei numerosi improvvisi attacchi eseguiti ad alta velocità dalle « navicelle » italiane e tedesche. Due ebbero l'impressione di averne affondate gli Inglesi, ma in realtà tutte rientrarono alle basi.

Lo stesso Amm. Burrough poté fare il punto della situazione soltanto il mattino del 13, a giorno fatto.

Secondo i rapporti delle nostre Ms e Mas e delle Ms tedesche sarebbero stati affondati o colpiti più bastimenti di quelli esistenti: ma non si può escludere che alcuni di essi siano stati colpiti più volte, da unità differenti. Ad ogni modo, seguendo i resoconti italiani integrati dalle scarse notizie di fonte britannica,



Il Mas 553



L'Attendolo a Messina colla prua asportata

si può tentare una ricostruzione verosimile degli avvenimenti, cui la situazione controllata alla fine della notte dal comandante della Forza X farà da convalida senza possibilità di appello.

Verso le 01.00 il Ct *Ashanti* osservò, presso il faro di Kelibia, due mine ad antenna scivolare lungo il bordo a tre metri di distanza: probabilmente si trattava di armi, cui avevano tagliato gli ormeggi i Ct draganti di prua alla formazione.

Alla stessa ora la Ms germanica S.59 (S.T.V. Müller) credette di colpire un piroscafo con due siluri nel punto lat. 37° 14' long. 11° 06' (circa 5 miglia per NNE da Capo Bon); ma nessun cenno è fatto nelle relazioni britanniche a questo episodio.

Alle 01.02 le Ms 16 (C.C. Manuti) e 22 (S.T.V. Mezzadra) avvistarono navi avversarie presso Ras Mustafà. La Ms 16 attaccò un incrociatore e alle 01.04 da 800 metri lanciò il siluro di dritta, senza colpire per traiettoria irregolare del siluro, che deviò a causa del cattivo funzionamento del giroscopio di manovra del timone verticale.

Mentre la Ms 16 manovrava per disimpegnarsi, si trovò in posizione favorevole per lanciare contro un altro incrociatore e da 600 metri lanciò alle 01.07 il siluro di sinistra. Dopo 27 secondi vide la parte posteriore dell'incrociatore sollevarsi ed illuminarsi d'un bagliore rosso-arancione. La Ms 22 lanciò anch'essa, colpendo lo stesso bastimento con un secondo siluro. Le due Ms defilarono lungo il convoglio sotto un intenso fuoco.

L'incrociatore colpito era il *Manchester*. Alle 01.40 il Ct *Pathfinder* gli si attraccò e « dopo una discussione tra i due Comandanti, imbarcò 150 uomini dell'equipaggio, proseguendo poi per riunirsi colla Forza X secondo gli ordini ricevuti ».

Il *Manchester*, per decisione del suo comandante, fu abbandonato dall'equipaggio alle 02.45 e affondò alle 05.50. Una parte degli uomini guadagnò la costa e fu internata dalle Autorità Francesi. Trecento persone furono raccolte dai Ct.

Alle 02.00 la formazione inglese fu avvistata dalla Ms 26 (S.T.V. Bencini) 7 miglia a sud di Ras Mustafà. La Ms, avvistata a sua volta e illuminata dal proiettore di un Ct, fu fatta segno ad un intenso fuoco di artiglieria e di mitragliere sul lato sinistro. Mentre cercava di allontanarsi accostando sulla dritta, cadde nei fasci di luce di altri due proiettori da quel lato e sotto il fuoco di altre mitragliere. Allora ritornò sulla sinistra, defilandosi di contro-

bordo a un piroscabo che la mitragliò anch'esso, controbattuto dalle mitragliere della Ms. Oltrepassato il piroscabo vide a un migliaio di metri per 50° della prua a sinistra un incrociatore, che giudicò del tipo « Arethusa ». Alle 02.20 gli lanciò contro i suoi due siluri, e ritenne di colpirlo in pieno, mentre in realtà lo fallì. Illuminata e inseguita da Ct, mitragliata e cannoneggiata da essi e dall'incrociatore, riuscì a sfuggire correndo verso Ras Mustafà e lanciando bombe antisom di prua agli inseguitori; entrata nella zona minata, alle 02.45 i Ct cessarono d'inseguirla ed essa uscì indenne dalla mischia.

Alle 02.10, nelle stesse acque dove poco prima aveva agito la Ms 26, fu la sezione delle Ms 25 (T.V. Le Pera) e 23 (S.T.V. Patrone) ad avvistare un grosso piroscabo. Illuminata dai proiettori e presa di mira da intenso fuoco, la Ms 25 manovrò per disimpegnarsi. Trovandosi in posizione favorevole lanciò da forte distanza senza colpire contro un'unità che stimò essere un incrociatore, e si allontanò buttando in mare bombe antisom per prevenire un inseguimento. La Ms 23 non arrivò neppure al lancio. Il comportamento della sezione fu giudicato mancante di spirito aggressivo.

Intanto la Ms 31 (TV Calvani) aveva intercettato il segnale di scoperta fatto dalla Ms 22 e alle 01.30 si era portata verso il convoglio, serrandosi sotto la costa per mettersi in condizioni più favorevoli di luce.

Alle 01.50 vide la formazione nemica poco a sud di Kelibia. Scoperta dai proiettori, si allontanò ritornando subito dopo all'attacco e lanciando due siluri da 700 metri contro un Ct e un P.fo che si profilava sulla prua del primo. Colpì il P.fo, che era il *Glenorchy* e che affondò alle 02.15. Poi la Ms 31 si mise dietro la formazione, seguendola e comunicandone i movimenti per radio.

Alle 03.15, giunta al limite della zona assegnatale per l'agguato, cessò di seguire la formazione e invertì la rotta dirigendo verso nord. Vide un altro gruppo di unità e si mise a precederle comunicandone i movimenti. Scoperta alle 04.10, si allontanò.

Alle 05.15 avvistò due P.fi e andò all'attacco di uno di essi, lanciandogli contro (in mancanza di siluri) bombe antisom. Il P.fo evitò le esplosioni accostando in fuori e segnalando l'incontro a un Ct, che inseguì la Ms 31, la quale riuscì a sfuggire. Perduto di vista il Ct, ritornò sul punto dove aveva colpito il *Glenorchy*,

e ne raccolse alcuni superstiti tra i quali il Primo Ufficiale (Mr. Hanney).

Intanto:

- alle 02.45 il *Charybdis* e i Ct *Eskimo* e *Somali* avevano raggiunto la testa della formazione;
- alle 03.10 il Mas 552 (S.T.V. Perasso) aveva lanciato contro un P.fo, stimato di 18 mila tonnellate, scortato da un Ct. Il P.fo si era fermato;
- alle 03.14 le Ms tedesche S.30 (S.T.V. Weber) e S.36 (S.T.V. Brauns) silurarono due P.fi a 22 miglia per 170° da Ras Mustafà; ne colpirono con certezza soltanto uno, il *Rochester Castle*;
- alle 03.40 il Mas 554 (S.T.V. Calcagno) aveva lanciato contro un P.fo di circa 8000 tonnellate, affondandolo;
- alle 04.10 le nostre stazioni r.t. avevano intercettato il segnale S.O.S. lanciato dal P.fo *Wairangi*;
- alle 04.48 il Mas 557 (G.M. Caffero) aveva lanciato su un bastimento, apprezzato essere una petroliera. Il bastimento si era fermato e il Mas, ritornato all'attacco, lo aveva colpito con un secondo siluro provocandone l'incendio;
- alle 05.00 il Mas 564 (Nocch. 2^a cl. Iafrate) aveva lanciato un siluro contro un P.fo, senza colpirlo; era ritornato all'attacco con successo, disimpegnandosi sotto il violento fuoco della scorta;
- alla stessa ora la Ms tedesca S.30 aveva silurato un P.fo in un punto a miglia 34 per 127° da Ras Mustafà;
- infine, alle 05.08 il Mas 553 (T.V. Paolizza) aveva attaccato un bastimento giudicato una petroliera, colpendolo con due siluri e assistendo alla sua esplosione.

Questi gli eventi, secondo quanto fu apprezzato dalle Ms e dai Mas. E' evidente che ci poterono essere errori di stima, sia nei risultati sia nell'apprezzamento del tipo delle navi attaccate o colpite: poiché, ad esempio, c'era una sola petroliera (*Ohio*) qualche Mas aveva male apprezzato.

Comunque sia, dal rapporto inglese si ricava che fra le 03.15 e le 04.30 i bastimenti colpiti furono particolarmente quelli che,

essendo rimasti indietro, avevano assunto rotte indipendenti più brevi per raggiungere il resto del convoglio, e quindi erano meno protetti: *Rochester Castle*, *Santa Elisa*, *Glenorchy*, *Wairangi*, *Almeria Lykes*.

Il penultimo era stato colpito nel locale delle motrici e l'ultimo a proravia della stiva n. 1. Quattro di essi si perdettero: soltanto il *Rochester Castle* poté ricongiungersi a 13 nodi col convoglio alle 05.30, due ore dopo essere stato silurato.

I naufraghi del *Wairangi* e dell'*Almeria Lykes* furono raccolti dai Ct *Eskimo* e *Somali*.

All'alba del 13 agosto — fatto, per così dire, l'appello — il grosso del convoglio non comprendeva che i Ct *Ashanti*, *Intrepid*, *Icarus*, *Fury*, *Eskimo*, *Somali*; gli incrociatori *Kenya* e *Charybdis*; i P.f. *Melbourne Star*, *Waimarama*, *Rochester Castle*.

L'*Ohio* era in avaria a lento moto, 5 miglia più indietro, scortato dal *Ledbury*.

A 10 miglia verso nordovest procedeva il *Port Chalmers* scortato dai Ct *Pathfinder* e *Bramham*; infine, lontano di là dall'orizzonte, il Ct *Penn* che col *Bramham* aveva raccolto l'equipaggio del *Santa Elisa*, abbandonato. Il *Penn* correva per raggiungere la formazione, mentre il *Santa Elisa* sarebbe stato affondato più tardi da un bombardiere tedesco.

Il P.fo *Dorset* proseguiva isolato. Infine il *Brisbane Star* (colpito alle 20.30 da un siluro di aereo) era diretto a Susa.

Appena cominciata l'alba il convoglio fu raggiunto da *Beaufighter* e da *Spitfires* a grande raggio d'azione, inviati da Malta per proteggerlo dall'alto.

Alle 07.12 l'Amm. Burrough inviò l'*Eskimo* e il *Somali* in soccorso del *Manchester*, coll'ordine di andare poi direttamente a Gibilterra. Questi Ct raccolsero alcuni naufraghi dell'*Almeria Lykes* e del *Wairangi* e poi 150 uomini del *Manchester*, che si trovavano su salvagente collettivi tipo « Carley », proseguendo poi verso ponente.

I resti della formazione britannica proseguirono per Malta che verso le ore 8 ne distava di circa 120 miglia.

Prima dell'alba del 13 partirono dai campi della Sicilia 6 ricognitori per esplorare altrettante striscie contigue di mare tra i meridiani di Pantelleria e di Malta, sostituiti poi senza soluzione

di continuità da altrettanti ricognitori per tutta la giornata, in modo da poter seguire costantemente il convoglio.

Circa alle 06.10 esso sarebbe stato attaccato, senza risultati positivi, da 6 He.111 in ricognizione offensiva: ma di questo attacco non è menzione nelle relazioni inglesi.

Alle 08.10 il convoglio fu attaccato da una dozzina di Ju.88, due dei quali misero varie bombe sul P.fo *Waimarama* che saltò in aria istantaneamente. Il Ct *Ledbury* riuscì con ardito spirito di sacrificio a salvarne alcuni superstiti nel mare sparso di nafta infiammata.

Tra le 09.20 e le 09.30 nuovo attacco, eseguito da 8 Ju.87 con equipaggi italiani, scortati da 11 Mc.202, contro il gruppo costituito da *Port Chalmers*, *Dorset* e *Ohio*. Furono inquadrati da bombe cadute vicino al *Kenya*, che era in testa alla colonna di sinistra, e all'*Ohio* che si trovava in coda alla colonna di dritta. Un Ju.87, colpito dai pezzi c.a. dell'*Ohio* e dell'*Ashanti*, s'infranse contro il fianco dell'*Ohio* (secondo altra fonte britannica, contro il fianco dell'*Ashanti*) dopo aver sganciato le bombe. Un altro Ju.87 fu abbattuto dai cacciatori di Malta e uno Spitfire fu vittima della difesa c.a. delle navi stesse.

Alle 10.50 terzo attacco, compiuto da una ventina di Ju.88 e Ju.87. L'*Ohio* inquadrato da vicino riportò danni alle motrici. Il *Rochester Castle* fu incendiato, ma poté continuare in rotta. Il *Dorset* fu colpito e costretto a fermarsi. Il convoglio proseguì lasciando i Ct *Penn*, *Ledbury* e *Bramham* ad assistere l'*Ohio* e il *Dorset*.

Alle 11.25 quarto attacco, condotto da 5 S.79 siluranti scortati da 14 Mc.202. Un siluro s'impigliò nel paramine del *Port Chalmers*, ma il piroscafo riuscì a liberarsene senza che esso esplodesse. Un S.79 fu abbattuto dalla caccia avversaria.

Fu questo l'ultimo attacco subito dal convoglio. Secondo gli Inglesi tentativi di successivi attacchi furono stroncati dalla caccia di Malta, prima che raggiungessero l'obiettivo. Di fatto tra le 16 e le 19 partirono dalle basi in varie riprese una quarantina di velivoli offensivi di vario tipo scortati da una cinquantina di cacciatori, che rientrarono senza trovare il bersaglio, eccetto pochi che non ottennero però successi.

Verso le 19 erano inoltre partiti altri 14 apparecchi Ju.87, rientrando alle 20.15 dopo aver attaccato e affondato, secondo la

loro impressione, due mercantili. Effettivamente essi colpirono l'*Ohio* e il *Dorset*, che con gravi danni stavano ancora faticosamente dirigendo verso Malta, mentre gli altri tre piroscafi superstiti erano già arrivati nel Grand Harbour di La Valletta. Ecco che cos'era avvenuto.

Alle 14.30 il Gruppo di scorta, uscito da Malta — come previsto — per lasciar libera la Forza X, aveva incontrato il convoglio. Il Gruppo, al comando del C.F. Jerome, era costituito da 4 Dm e 7 Mv (V. paragrafo 44/A).

Questo Gruppo, che aveva dragato fin dalla mattina la rotta che avrebbe percorso il convoglio avvicinandosi a Malta, aveva distaccato il *Rye* e due Mv in soccorso della petroliera *Ohio*, che era « d'importanza vitale » per Malta.

Allé 16.00 l'Amm. Burrough aveva invertita la rotta coi due incrociatori e i cinque Ct, rimasti con lui dopo le perdite e i danni subiti, essendo qualche altro Ct distaccato per assistenza a navi avariate.

Poco dopo le ore 18 erano giunti in porto il *Port Chalmers*, il *Melbourne Star* e il *Rochester Castle*: soltanto i primi due erano indenni.

L'*Ohio*, il *Dorset* e il *Brisbane Star* erano ancora in mare.

Il *Dorset* e l'*Ohio* erano rimasti fermi dopo gli attacchi subiti al mattino, assistiti dai Ct *Penn* e *Bramham* che avevano tentato invano di rimorchiarli.

Il *Rye* aveva raggiunto l'*Ohio* alle 17.30 e l'aveva preso a rimorchio insieme col *Penn*, mentre il *Bramham* era rimasto presso il *Dorset*.

Furono precisamente questi due bastimenti (*Ohio* e *Dorset*) ad essere colpiti dai 14 Ju.87 levatisi in volo alle 19. Il *Dorset* andò a fondo alle 20.14, mentre l'*Ohio*, nonostante i danni enormi dovuti a tanti colpi incassati da Capo Bon in poi, poté arrivare a Malta.

Furono queste le ultime vicende dell'odissea di questa petroliera, che — come tutte le navi di questo tipo — era molto difficile da affondare.

All'alba del 14 era ancora in mare a rimorchio. Ad assisterla giunse anche il Ct *Ledbury*, che aveva a bordo i superstiti del *Waimarama* ed aveva compiuta un'altra missione di cui diremo fra breve. Arrivò inoltre il comandante Jerome collo *Speedy* e

2 Mv, avendo inviato — dopo l'arrivo in porto dei primi tre piroscafi — il resto delle sue piccole unità incontro al *Brisbane Star* che stava venendo da Susa.

Alle 10.45 sul gruppo, costituito dall'*Ohio* e dalle unità che lo rimorchiavano e lo assistevano, si sviluppò un attacco aereo che spezzò i cavi di rimorchio, mentre i caccia abbatterono due dei velivoli attaccanti.

Finito l'attacco e stesi nuovi cavi, il rimorchio fu ripreso e finalmente l'*Ohio* giunse a destinazione verso le ore 8 del mattino del 15. Il *Brisbane Star* vi era già arrivato la sera del 14.

Ritornando al *Ledbury*, questo Ct — dopo aver recuperato i naufraghi del *Waimarama* — aveva avuto per errore da Malta l'ordine di andare lungo le coste tunisine alla ricerca del *Manchester* (che viceversa era già andato a fondo, come si è veduto) e perciò era arrivato soltanto il 14 presso l'*Ohio*.

Durante la sua corsa nelle acque tunisine aveva probabilmente abbattuti due S.79 siluranti. Ecco come può essere attribuito a tale Ct il mancato ritorno alla base dei due velivoli italiani.

In base a segnalazione della presenza di navi inglesi avariate o a lento moto nelle acque della Tunisia a sud del Canale di Sicilia, erano partite alle 14.30 del 13 dalla Sicilia tre coppie di S.79 siluranti in ricognizione offensiva. Una coppia aveva avvistato nel Golfo di Hammamet un grosso piroscapo isolato (era il *Brisbane Star* diretto a Susa), contro il quale aveva lanciato due siluri che per difetto di funzionamento scomparvero sott'acqua appena lanciati. La seconda coppia era rientrata dopo tre ore di volo senza aver fatto alcun incontro. La terza non era rientrata. Poiché nel rapporto inglese è detto che il *Ledbury* era stato attaccato da due aerosiluranti e che li aveva abbattuti, si deve ritenere esatto l'apprezzamento fatto dal Ct di aver avuto la ventura di abbattearli entrambi.

Alle 02.15 del 14 era uscito da Trapani, dove era rientrato dopo aver posato le mine, il Ct *Malocello* per intercettare un P.fo danneggiato che da segnalazioni fatte risultava a sud di Pantelleria. Alle 11.02 vide una larga chiazza di nafta e relitti 35 miglia a sud di Pantelleria, dopo avere dato caccia per un certo tempo dalle 06.40 in poi a un presunto sommergibile. Era accompagnato da un aereo della r.m. al quale ordinò di esplorare un'ampia zona, ma alle 13 l'aereo riferì di non aver nulla avvistato. Allora il Ct

diresse per rientrare a Trapani, dove giunse alle 19.30 dello stesso giorno 14. Egli fu per tutta la giornata, dall'alba fino al ritorno in porto, scortato da pattuglie di caccia italiani o tedeschi.

c) *Il ritorno delle Forze a Gibilterra.* (Grafico n. 24).

1 - Traversata della Forza Z e ritorno della Forza R.

La Forza Z, invertita la rotta alle 18.55 del 12, proseguì verso Gibilterra a 18 nodi, come si è detto. Per tutto il 13 la Forza Z continuò con rotta a ponente apparentemente non avvistata dalla nostra ricognizione aerea.

In realtà il giorno 13, pure essendo la nostra attività aerea concentrata contro il convoglio in navigazione per Malta, ricognitori della Sardegna furono inviati in esplorazione nel Mediterraneo Occidentale.

Alle 15.20, in seguito all'avvistamento avvenuto un po' prima di 1 Nb, 4 Ct e 4 altre unità imprecisate in lat. $37^{\circ} 28'$ long. $06^{\circ} 45'$ (circa 30 miglia a NNE di Capo Bougaroni) con rotta 270° , partirono dalla Sardegna 4 S.79 siluranti che attaccarono la formazione e ritennero di aver colpita l'unità maggiore. Non poteva però trattarsi della Forza Z, che si trovava a quell'ora press'a poco a nord di Algeri. Era più probabile che si trattasse del *Nigeria* danneggiato in rotta per Gibilterra colla scorta di 4 Ct: infatti il rapporto inglese dice che alle 15.15 il *Nigeria* fu attaccato da 3 aerosiluranti, ma che riuscì a disporsi parallelamente alle scie dei siluri sventando l'attacco.

Numerosi aerei di vario tipo partirono dalla Sardegna intorno alle 17.30 per attaccare una Pa che era stata segnalata ferma a nord di Biserta. Riconosciuto errato l'avvistamento, furono richiamati alla base.

Il mattino era avvenuto un altro mancato attacco aereo 20 miglia a ponente di La Galite, contro il *Foresight* che procedeva a rimorchio del *Tartar*. Ma quando i velivoli giunsero sul posto, verso mezzogiorno, il *Foresight* era già stato affondato alle 09.50 dal *Tartar*, che a sua volta aveva diretto a forte velocità per unirsi al gruppo « *Nigeria* ».

Il gruppo « *Nigeria* » alle 16.44 del giorno 14, cinque miglia a sud dell'isola Alboran, evitò alcuni siluri lanciati da un sommergibile; in quel momento il *Nigeria* era fortemente protetto,

perché ai 4 Ct che già lo accompagnavano se ne erano aggiunti altri 4 inviati incontro all'incrociatore da Gibilterra, che si erano uniti al gruppo prima dell'attacco del sommergibile. Questo doveva essere l'U.73, che aveva due giorni prima affondato l'Eagle.

Intanto alle 23.00 del 13 la Forza Z, dopo aver fatto proseguire per Gibilterra la Pa *Indomitable* avariata, colla Nb *Rodney* e 5 Ct, aveva invertita la rotta per incontrare la Forza X che stava venendo da Malta. Giunta all'altezza di Algeri, la Forza Z incrociò sul posto fino alle 15.00 del giorno dopo (14), quando — ricevuto dalla Forza X un messaggio che diceva di trovarsi a mezzogiorno a 16 miglia a nord di Capo Bougaroni a 20 nodi con rotta 272° — le diresse incontro, riunendosi con essa alle 18.00. Le due Forze così riunite arrivarono a Gibilterra alle 18 del giorno 15.

Gli arrivi a Gibilterra degli altri piccoli gruppi costituiti dalle navi isolate o avariate, colle loro scorte, avvennero come segue:

- alle 19.00 del giorno 12 giunse il *Furious*, che aveva compiuto la missione di lancio dei caccia per Malta;
- alle 17.00 circa del giorno 14 giunse il Gruppo « *Indomitable* »;
- alle 00.10 del giorno 15 giunse il *Nigeria*;
- alle 05.30 del giorno 15 giunsero i Ct *Eskimo* e *Somali*;
- il mattino del giorno 16 giunse la Forza R, dopo che aveva incrociato nella zona assegnatale fino a quando non fu sicura che la Forza X non aveva bisogno di essere rifornita.

Il *Wolverine*, che era rimasto colla prua seriamente danneggiata per lo speronamento del *Dagabur*, si era unito al Gruppo « *Nigeria* » mentre assistito dal *Malcolm* era sulla via del ritorno a Gibilterra.

2 - Traversata della Forza X.

La Forza X, invertita la rotta nei pressi di Malta alle 16.00 del giorno 13, oltrepassò il Capo Bon alle 01.40 del 14.

Proprio mentre stava girando intorno al Capo, il Mas 556 (T.V. Sala) che vi si trovava in agguato, avvistò tre delle unità che componevano la Forza X (grafico n. 23). Apprezzò che si trattasse di 2 Tp e di 1 Il o grosso Ct. Fu scoperto a sua volta, illu-

minato coi proiettori e fatto segno a intenso fuoco. Manovrando abilmente, il Mas 556 riuscì a lanciare alle 01.43 due siluri a 500 metri di distanza contro la più grande delle tre unità e poi a disimpegnarsi incolume, lanciando bombe antisom di prua alle due siluranti che lo inseguirono dopo il lancio. Ritenne di aver colpito il bersaglio, ma ciò non rispondeva a verità.

Alle 04.50 nelle acque degli Scogli Fratelli, la Forza X fu avvistata dal Sm *Granito*, che era già in allarme da segnali di scoperta lanciati dal Mas 556. Il sommergibile lanciò in tre riprese 5 siluri a coppie (della prima coppia, uno non partì, perché non si era potuto aprire tempestivamente il portello di chiusura del tubo di lancio) (grafico n. 23). Il sommergibile ebbe l'impressione, udendo varie esplosioni, di avere colpito. Secondo la relazione britannica, uno dei siluri fu per poco evitato dall'*Ashanti*, e il *Kenya* — avvistato vicinissimo il *Granito* — tentò di spegnarlo, ma non vi riuscì perché esso si trovava nell'interno del cerchio di evoluzione dell'incrociatore.

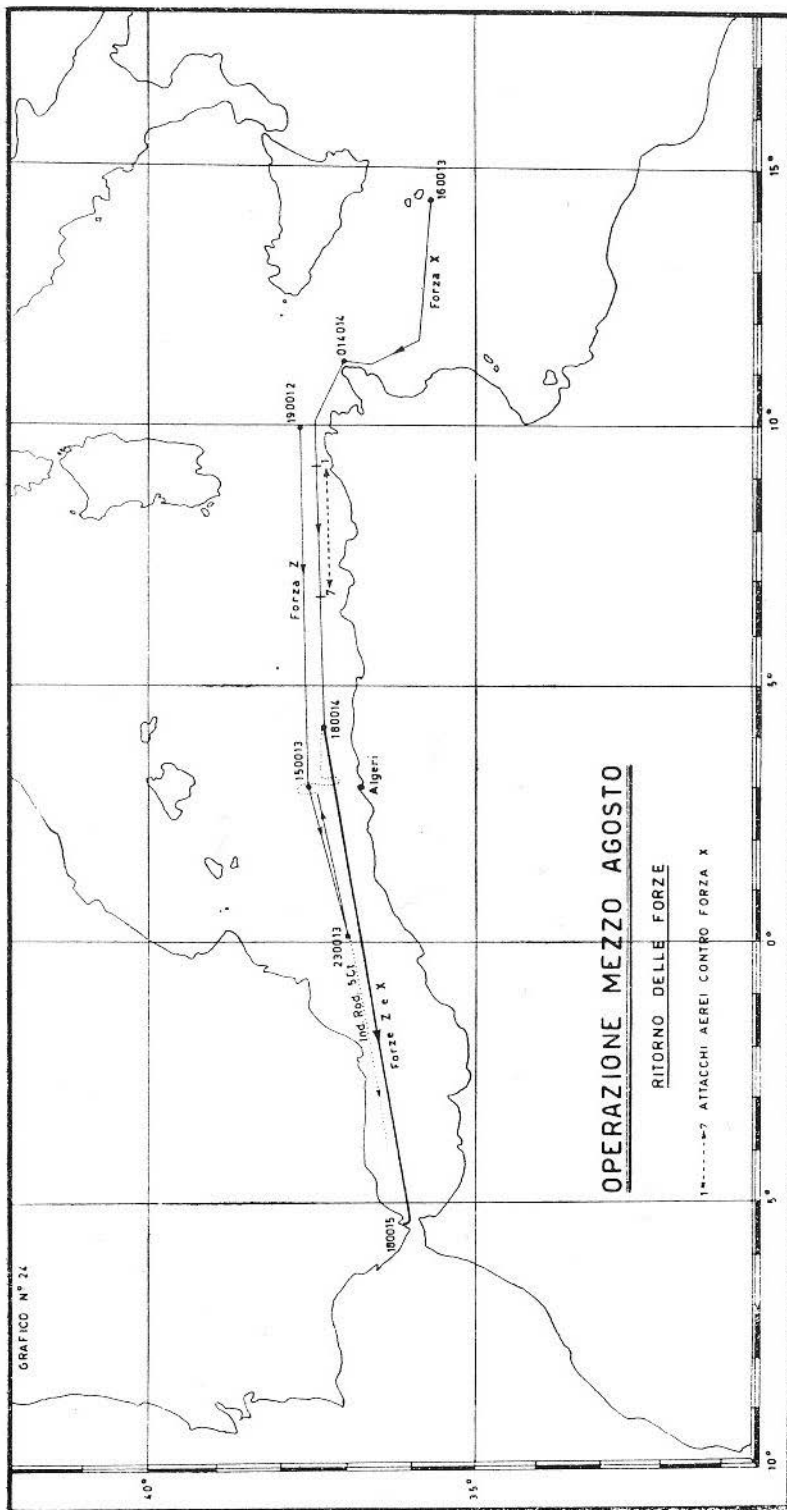
Alle prime luci dell'alba apparvero i primi ricognitori, quando la Forza X si trovava a SSE di La Galite, « annunziatori di prossimi attacchi aerei, che ebbero infatti inizio alle 07.30 e terminarono alle 13.15 ».

La relazione dell'Amm. Syfret dice: « Alle 09.12 si ebbe il primo di una lunga serie di attacchi, effettuata da un certo numero di Ju.88. Il *Kenya* alle 09.42 ebbe alcune bombe scoppiate molto vicino: in seguito ad un piccolo incendio nel locale caldaie A [probabilmente quello prodiero] dovette ridurre leggermente di velocità. Dalle 10.00 alle 13.00 vi furono attacchi quasi continui da parte di bombardieri in picchiata e in quota, di siluranti e di velivoli a bassa quota per la posa di mine o per il lancio di siluri a percorso circolare ».

Dal libro del Generale Santoro (Volume II) si rileva:

« I primi tre tentativi di attacco della Forza X sono eseguiti il 14 da 17 Ju.88, partiti in tre successive formazioni di 3, 6, 8 velivoli fra le 04.33 e le 06.47: esse non conseguono alcun successo e perdono un velivolo.

« Tra le 10.30 e le 10.50 attaccano le navi britanniche due formazioni di 9 Ju.88 ciascuna e una formazione di 13 Ju.87, i cui equipaggi apprezzano di aver colpito due incrociatori e di aver piazzato bombe vicino ad altre unità... [Questi attacchi dovrebbero



comprendere quello riferito dagli Inglesi alle 09.42: lo sfasamento di un'ora non si comprende, a meno che alle 09.42 non avessero attaccato gli 8 Ju.88 partiti dalla base alle 06.47].

« Alle 11.30 quindici S.84 bombardieri attaccano la Forza X: la salva delle bombe risulta precisa in gettata, ma senza visibili risultati, date le rapide accostate delle manovriere unità britanniche.

« Alle ore 12.00, le stesse navi vengono attaccate da 8 aerosiluranti S.79 della Sardegna: inquadrata da violento fuoco c.a. la formazione non riesce a sviluppare l'attacco simultaneo ed è costretta a suddividersi in più gruppi. Gli equipaggi ritengono di aver colpito un incrociatore.

« Poco dopo, alle 12.50, l'attacco è ripetuto da 8 S.79 siluranti partiti dalla Sicilia: gli equipaggi ritengono di aver colpito un incrociatore.

« Alle 13.25 si ha un ultimo attacco alle navi da parte di 4 S.79 siluranti partiti dalla Sicilia; l'azione non consegue risultati, ed un velivolo, colpito dal tiro c.a., è costretto ad atterrare in Tunisia.

« Infine, 37 Ju.88 e 5 He.111 germanici, partiti fra le 13.00 e le 18.30 in varie riprese, rientrano alle loro basi senza aver avvistate le navi nemiche ».

Dopo le 13.30 la Forza X proseguì indisturbata, riunendosi colla Forza Z — come si è veduto — alle 18.00 dello stesso giorno 14.

46° Operazioni secondarie

I - Operazione « *Ascendant* ».

In ordine di tempo, questa fu la prima ad avere inizio.

L'Operazione consistette — come si è detto nel paragrafo 42° — nel far rientrare a Gibilterra da Malta i P.f. *Troilus* e *Orari*, colla scorta dei Ct *Matchless* e *Badsworth*.

Le quattro unità, costituenti la Forza Y, lasciarono Malta alle 20.30 del 10 agosto. Il giorno 11, nelle acque a sud della Sicilia, furono sorvolate da aeroplani dell'Asse, ma, avendo dipinti in coperta i distintivi delle navi italiane, non furono disturbate: lo stratagemma ottenne il suo effetto.

La notte dell'11 alle 22.00, la Forza Y s'imbatté nel Ct *Malocello* che stava per eseguire la posa di mine nel Canale di Sicilia (V. paragrafo 44).

Il Ct fu il primo ad avvistare delle navi a luci oscurate 6 miglia per 154° da Capo Bon, mentre dalla parte opposta (cioè sul lato dritto) vide i Mas 552 e 553, della cui presenza era stato avvertito.

Il Ct accostò subito verso ovest per avvicinarsi alla costa e ridusse la velocità a 12 nodi per diminuire la probabilità di essere scoperto. Poco dopo constatò che si trattava di 2 P.f. e di 2 Ct (precisamente la Forza Y) con rotta verso nord. Il *Malocello* pensò che si trattasse di un convoglio italiano o francese, che non gli fosse stato indicato tra gli incontri previsti, e decise di compiere la sua principale missione, che era quella di posare le mine, cercando di passare inosservato.

Infatti la Forza Y non lo vide, nemmeno quando esso passò all'altezza del secondo piroscalo, cioè quando il Ct inglese capofila lo rilevava dai 40° ai 50° a poppavia del proprio traverso. Alle 22.25, quando il *Malocello* a sua volta rilevava il predetto Ct in settori poppieri, vide partire da questa unità due colpi che esplosero circa 400 metri a poppavia del traverso.

Il *Malocello* rispose subito col suo impianto da 120 poppiero. Dopo uno scambio di poche cannonate il convoglio accostò verso levante, mentre il Ct inglese, dopo aver evitate le salve del *Malocello*, accese il proiettore e lo illuminò, comprendendo nel fascio di luce anche la bandiera. Scambiandolo per un dragamine francese, spense il proiettore e continuò in rotta.

Il *Malocello*, che aveva messo a 20 nodi e aveva accostato a sinistra per mettere in campo tutti e tre gli impianti da 120, cessò il fuoco a sua volta e tra le 22.45 e le 23.13 posò le mine dove gli era stato ordinato.

La Forza Y continuò per Gibilterra. Il 12 agosto fu più volte sorvolata da ricognitori, sempre ingannati dai distintivi italiani. E così essa arrivò indenne a Gibilterra verso le ore 10 del 14 agosto.

A proposito dell'episodio del *Malocello*, si può osservare che, se esso avesse evitato di dubitare dell'esattezza degli incontri notturni che gli erano stati comunicati, avrebbe potuto senz'altro attaccare la Forza Y: ma, colla coperta carica di mine, di fronte

a una forza superiore, si sarebbe trovato in una situazione molto pericolosa. Libertà di azione esso poteva sentirsi autorizzato ad avere soltanto dopo compiuta la missione di posamine che gli era stata affidata.

2 - Operazione « M.G.3 ».

Quest'Operazione ebbe lo scopo diversivo — come scrisse l'Ammiraglio Harwood — « di evitare che il nemico potesse impiegare tutto il peso delle sue forze navali ed aeree contro il convoglio proveniente da Gibilterra ».

La sera del 10 agosto lasciarono Porto Said tre piroscafi (convoglio M.W.12), accompagnati da 3 Inc e 10 Ct; il mattino dell'11 uscì da Haifa l'Amm. Vian con 1 P.fo, 2 Inc e 5 Ct.

I due gruppi si riunirono lo stesso giorno 11 e navigarono insieme fino al meridiano di Alessandria, che raggiunsero al crepuscolo, invertendo quindi la rotta e separandosi durante la notte.

Intanto, allo scopo di ottenere qualche successo contro navi italiane che avessero lasciato le basi, un Sm era stato messo in agguato davanti a Navarino (dove si trovava l'8ª Divisione) e altri due Sm erano stati dislocati in una zona 100 miglia a WSW di Creta, intorno a un punto fino al quale si sarebbe spinto il convoglio nel pomeriggio del 13, come se avesse dovuto proseguire verso Malta. Le nostre F. N. però non si mossero, perché — come si è detto — Supermarina intuì che si trattava di un'operazione diversiva.

« Il solo aspetto interessante — scrisse l'Amm. Harwood — di questa piccola operazione fu una notevole delusione manifestata dagli equipaggi dei mercantili quando si accorsero che si trattava di una finta spedizione per Malta ».

Sia per attrarre maggiormente la nostra attenzione verso le-
vante, sia per arrecarci qualche danno, fu eseguito un bombardamento del porto di Rodi e dell'aeroporto di Maritza, tra le 23.11 del giorno 12 e le 01.45 del giorno 13, con un gruppo di 2 Inc e 4 Ct al comando del C.A. A. J. Power. I Mas 536 e 545 attaccarono la F. N. inglese senza successi, trovandosi in crociera di vigilanza al largo della costa di Rodi. I danni provocati a terra si ridussero a qualche incendio e a pochi fabbricati colpiti non gravemente.

Il bombardamento navale era stato preceduto di pochi minuti da un attacco aereo della R.A.F. sull'aeroporto, e poi i veli-

voli avevano illuminata la zona per facilitare il fuoco delle navi; ma il fumo alzatosi in seguito al bombardamento aereo impedì di osservare i risultati del tiro.

3 - *Operazione speciale.*

Fu compiuta da commandos sbarcati la notte dall'11 al 12 dal Sm inglese *Una* poco a sud della foce del Simeto nel settore di Catania.

I commandos sbarcati erano sei: 3 ufficiali, 1 sottufficiale e 2 militari, tutti inglesi.

Essi riuscirono soltanto a compiere un solo atto di sabotaggio: l'esplosione di quattro mine alla base di un pilone del trasporto di corrente a bassa tensione tra Siracusa e Catania.

Furono presto catturati: il sottufficiale da due guardie di finanza in prossimità del Simeto; gli altri cinque alle 07.00 del 12 da alcuni pescatori.

4 - *Attività dei Sm in agguato a nord della Sicilia.*

Quest'attività fu determinata dall'uscita in mare della 3^a e della 7^a Divisione.

La 7^a Divisione aveva lasciato Cagliari alle 20.00 del giorno 11; la 3^a Divisione era uscita da Messina alle 09.40 del 12; l'*Attendolo*, assegnato alla 7^a Divisione, era invece uscito da Napoli (dove si trovava al termine di un periodo di riparazioni) alle 09.30 del 12.

Le due Divisioni e l'*Attendolo* si riunirono alle 19.00 del 12 in un punto del Basso Tirreno (V. grafico n. 22).

Alle 22.37 del 12 il *Legionario* rilevò al Dete velivoli avversari. Ed in effetti, a quell'ora la ricognizione inglese — che teneva sotto sorveglianza il Basso Tirreno, in base all'esperienza della metà di giugno — segnalò la presenza di 4 incrociatori e 8 Ct, circa 80 miglia a nord dell'estremità occidentale della Sicilia, con rotta sud.

Questa forza navale avrebbe potuto incontrare il convoglio ancora sparpagliato e danneggiato, il mattino del 13 a sud di Pantelleria. Perciò gli Inglesi, a scopo di stratagemma intimidatorio dei nostri Comandi, diedero in linguaggio chiaro l'ordine al ricognitore di lanciare bengala illuminanti e di attaccare.

Ma alle 00.30 del 13, a una ventina di miglia da Capo San Vito, la Forza Navale accostò per levante per i motivi ampiamente esposti nel paragrafo 43.

Alle 01.40 il ricognitore, che era del tipo Wellington, comunicò di aver sganciato le sue bombe senza risultato apparente.

Ordini analoghi furono dati ai ricognitori che si avvicinavano nel compito di seguire la F.N. italiana, domandando loro inoltre di segnalare la loro posizione per permettere a velivoli « Liberator » immaginari di bombardare la F.N. Ciò sempre collo scopo di evitare che gli Italiani mutassero decisione, tornando verso ponente per intercettare il convoglio.

Dopo accostato verso levante la 7^a Divisione diresse per Napoli mentre la 3^a — cui si era aggregato l'*Attendolo* — continuò verso Messina. Il Sm *Safari*, che era in agguato a nord di Palermo, non ebbe opportunità di attaccare. Invece l'*Unbroken*, in agguato a nordovest dell'imboccatura dello Stretto di Messina, lanciò 4 siluri, dei quali uno colpì il *Bolzano* e uno l'*Attendolo*. Erano le 08.06 del giorno 13.

Il *Bolzano* fu colpito verso il centro dello scafo; l'*Attendolo* ebbe tutta la prora asportata.

Il *Bolzano* dovette, con un grave incendio a bordo, essere portato ad incagliare sulla costa dell'isola di Panarea alle 13.30; il 15 settembre poté essere rimorchiato a Napoli per eseguirvi le riparazioni.

L'*Attendolo* invece riuscì, assistito e protetto da numeroso naviglio uscito anche da Messina, a raggiungere questa località coi propri mezzi alle 18.45, dopo avere anche respinto attacchi aerei che si accanivano contro di esso.

La 7^a Divisione raggiunse Napoli alle 11.00 dello stesso giorno 13; la 3^a Divisione (ridotta al *Gorizia* e al *Trieste* col solo Ct *Camicia Nera*, avendo lasciato gli altri Ct a protezione degli incrociatori colpiti) entrò a Messina alle 11.45.

L'*Unbroken* fu non soltanto fortunato nell'esecuzione dell'attacco (fortuna paragonabile a quella che aveva avuto il nostro *Axum*), ma anche nell'uscire senza danni dall'accanita caccia che gli fu data per otto ore: il suo comandante (T.V. A. C. G. Mars) contò 105 esplosioni di bombe antisom.

5 - Operazioni aeree britanniche.

Nella nostra esposizione abbiamo citato gli attacchi compiuti da velivoli inglesi contro i campi dell'Aviazione della Sardegna meridionale.

Riteniamo opportuno sintetizzare in modo completo tale tipo di attività, che si aggiunse a quella svolta in mare.

I velivoli della R.A.F. di Malta svolsero le seguenti missioni di bombardamento:

- il giorno 11, dalle 20.10 alle 21.35, contro gli aeroporti della zona di Cagliari;
- il giorno 12, alle 02.45 e dalle 21.10 alle 22.03, contro Pantelleria; dalle 00.45 alle 03.15 contro gli aeroporti della zona di Cagliari;
- il giorno 13, dalle 01.05 alle 03.45, contro la zona di Trapani; dalle 05.15 alle 05.45, contro Pantelleria.

Si sono già illustrati i risultati ottenuti dagli attaccanti contro le sistemazioni aeronautiche in Sardegna, che furono particolarmente prese di mira.

47° Impressioni dei protagonisti

Supermarina concluse la sua relazione sulla complessa azione di contrasto eseguita da tante unità con queste considerazioni:

« Il piano operativo del nemico appariva ispirato ad evitare ogni sorpresa e a non incorrere in operazioni analoghe a quelle della battaglia di Pantelleria dello scorso giugno. L'imponente insieme di forze navali impiegate per la scorta al convoglio e la rilevante partecipazione di navi portaerei confermano tale ipotesi.

« L'importanza del convoglio non ha bisogno di particolari dimostrazioni. Ne è una riprova l'elevato tonnellaggio di tutti i piroscafi, la maggioranza dei quali non poteva non costituire anche una preziosa aliquota della Marina da carico anglosassone, trattandosi di unità alquanto veloci, e la presenza di più petroliere.

« Non è, tuttavia, dovuta mancare la sorpresa nel campo nemico per l'impiego a massa dei nostri mezzi navali insidiosi (sommersibili e Mas), che, nell'attacco alla pesante formazione avversaria, hanno fornito un elevatissimo rendimento. Alle unità navali italiane va indiscutibilmente attribuito l'affondamento di 2

incrociatori e di 4 piroscafi ed il sicuro danneggiamento di almeno 1 Ct e 3 o 4 piroscafi.

« Tutti gli equipaggi dei sommergibili, delle motosiluranti e dei Mas hanno dimostrato, nei violenti scontri col nemico, di possedere elevato grado di preparazione morale e materiale ed il più encomiabile ardimento.

« Se si considerano le unità da guerra perdute dal nemico, l'eccezionale percentuale di distruzioni compiute nel convoglio (non meno di 80 mila tonnellate (1) di naviglio da carico) e l'ingentissima quantità di unità danneggiate, che per lungo tempo dovranno restare fuori combattimento, il ciclo di operazioni che si è svolto in Mediterraneo dal 10 al 14 agosto va annoverato fra i più importanti che si siano verificati in questo mare dall'inizio del conflitto. E il nemico, nonostante la sua reticenza nelle ammissioni, ha dovuto accusare il sensibile colpo, del cui vittorioso esito sono stati valorosi artefici i marinai e gli aviatori italiani ».

Per quanto concerne l'Aeronautica riportiamo alcuni commenti contenuti nell'opera del Generale Santoro.

« I risultati conseguiti dalle forze aeree furono modesti e comunque non proporzionati ai mezzi impiegati, all'impegno degli equipaggi, alle perdite da questi subite. Molti fattori influirono sul rendimento delle azioni dell'Aeronautica, tra cui la sfortuna (mancato scoppio della bomba da 630 Kg. sul ponte di volo della *Victorious*, avaria all'apparato di comando dell'S.79 radioguidato, autoaffondamento di due siluri, siluro impigliatosi nel paramine del *Port Chalmers*, etc.).

« Anzitutto è da notare che i nuovi mezzi utilizzati in quelle azioni erano stati approntati quasi alla vigilia della battaglia di Mezzo Agosto: il loro impiego ebbe perciò carattere più che altro sperimentale, in quanto era mancato il tempo per una loro migliore messa a punto e per studiare i più convenienti procedimenti d'impiego o di lancio.

« In secondo luogo, la distruzione per mitragliamento sui campi di Elmas e di Decimomannu, di 5 aerosiluranti S.79 e il danneggiamento di altri fecero aumentare nell'azione del 12 agosto, nel complesso degli aerosiluranti, la percentuale degli S.84, dimo-

(1) In realtà il tonnellaggio dei piroscafi affondati ammontò a 91500 tonnellate.

stratisi ancora una volta scarsamente atti a quell'impiego, come del resto anche ad altri ».

Dopo aver fatto varie considerazioni sulla disponibilità dei cacciatori, sulle difficoltà della ricognizione e su alcuni errori di apprezzamento commessi dai ricognitori (come la segnalazione di due Pa in avaria il giorno 13, una nel Canale di Sicilia e una a nord di Biserta, con conseguente spreco di mezzi offensivi contro bersagli inesistenti), egli conclude:

« Tutti i motivi ora esposti ed il mancato intervento delle Divisioni navali fecero sì che, pur con perdite eccezionalmente gravi, la Marina britannica raggiunse il successo strategico di rimettere Malta [coll'arrivo di cinque piroscafi, di cui tre danneggiati] in condizioni di portare nei due mesi seguenti un notevole contributo alla vittoriosa [per l'Inghilterra] fase finale della battaglia in Egitto ».

Non possiamo che far nostra questa conclusione.

Ecco ora le principali impressioni dell'Amm. Syfret, che hanno più diretto rapporto colla fase mediterranea delle operazioni.

« Gli attacchi sugli aerodromi della Sardegna e della Sicilia, effettuati da formazioni di bombardieri di Malta e dell'Egitto, apportarono un notevole contributo al nostro piano, poiché si ritiene che essi abbiano raggiunto risultati effettivi.

« Le perdite sofferte dalla Forza F furono dolorosamente gravi, dato che il numero delle navi che riuscirono ad arrivare a Malta fu insoddisfacentemente basso. Però se migliori risultati non sono stati conseguiti, io non posso per questo trovare errori nella condotta del personale della forza navale. Al contrario, tutti i comandanti hanno, generosamente, lodato l'alto morale e lo spirito dimostrati dai loro uomini, fra cui erano molti giovani, per i quali la battaglia ha costituito un'esperienza nuova.

« Io son orgoglioso di associarmi a questi elogi, che rivolgo in modo particolare a tutti coloro che per i loro compiti si trovavano nei locali inferiori durante gli attacchi dei sommergibili, dei velivoli e dei Mas.

« La costante vigilanza antisom dei Ct... è bene illustrata pensando che 27 accostate di emergenza sono state effettuate durante il passaggio dello Stretto e 48 durante i giorni 10, 11, 12 agosto in seguito ai segnali di allarme dati dalla scorta antisom ».

Fatte poi altre considerazioni di vario genere ed elogiato il contegno del personale dei bastimenti mercantili, l'Amm. Syfret prosegue:

«Il compito della Forza X è stato sempre difficile ed azzardoso. Disgraziatamente un serio disastro, avvenuto quasi subito, fece decisamente spostare la bilancia in favore del nemico. Ciononostante essa continuò intrepida e risoluta, aprendosi combattendo la strada attraverso i molteplici attacchi subacquei, aerei e di Mas, e riuscendo a portare a Malta cinque dei carichi ad essa affidati. Poi rientrò a Gibilterra sempre combattendo... ».

A proposito della crisi determinatasi col siluramento in breve intervallo di tempo di varie unità mercantili e militari tra le quali il *Nigeria* con conseguente trasbordo dell'Amm. Burrough sull'*Ashanti*, egli così si espresse:

« Il comandante del *Kenya* descrive come caotico lo stato del convoglio dopo tutte queste disgrazie. Io penso che forse si tratti di un'esagerazione perché — sebbene il convoglio fosse necessariamente in uno stato di confusione — non vi è però notizia di alcune navi che avessero deviato per una rotta diversa da quella prescritta. Inoltre si sa che 11 navi del convoglio, delle quali alcune indenni, passarono nelle prime ore dopo la mezzanotte del 12 davanti a Kelibia ».

48° Perdite e danni

Navi inglesi affondate

Da velivoli:

1 Ct (*Foresight*)

4 P.fi (*Santa Elisa, Dorset, Waimarama, Deucalion*)

Da sommergibili:

1 Pa (*Eagle*)

1 Inc (*Cairo*)

2 P.fi (*Clan Ferguson, Empire Hope*)

Da Ms e Mas:

1 Inc (*Manchester*)

3 P.fi (*Glenorchy, Wairangi, Almeria Lykes*)

Navi inglesi danneggiate

Da velivoli:

1 Pa (*Indomitable*)

4 P.fi (*Ohio, Empire Hope, Brisbane Star, Rochester Castle*)

Da sommergibili:

2 Inc (*Nigeria, Kenya*)

1 P.fo (*Ohio*)

Da Ms e Mas:

2 P.fi (*Santa Elisa, Rochester Castle*)

Navi italiane affondate

Da Ct inglesi:

2 Sm (*Dagabur, Cobalto*)

Navi italiane danneggiate

Da velivoli:

1 Sm (*Giada*)

Da sommergibili:

2 Inc (*Bolzano, Attendolo*).

49° Bollettini di guerra

BOLLETTINO ITALIANO N. 808 DEL 13-8-1942

All'alba del giorno 11 agosto, nel Mediterraneo Occidentale, nostri sommergibili ed aerei da ricognizione avvistavano, in navigazione da Gibilterra verso oriente, un grosso convoglio nemico composto di oltre 20 piroscafi colla scorta di 3 navi da battaglia, 4 navi portaerei, numerosi incrociatori, alcune decine di cacciatorpediniere ed unità minori.

Dal mattino stesso dell'11 cominciava l'azione delle forze aeree e navali italiane e germaniche strettamente cooperanti contro l'imponente formazione avversaria.

Nostri sommergibili, Mas e motosiluranti, squadriglie di bombardieri in quota ed in picchiata e di aerosiluranti con forti aliquote di caccia, agendo in massa, si avvicinavano nell'attacco silurando e bombardando numerose unità del convoglio, nonostante il violentissimo fuoco antiaereo e la reazione della caccia nemica.

Nel complesso delle azioni venivano inflitte al nemico le seguenti perdite:

- dai mezzi della Marina: 1 Inc e 3 P.fi affondati;
- dai mezzi dell'Aeronautica: 1 Inc, 1 Ct e 3 P.fi colati a picco;
- dai mezzi aero-navali germanici: oltre all'affondamento della *Pa Eagle*, 4 P.fi colati a picco.

Numerose altre navi mercantili e da guerra, fra le quali una corazzata e due navi portaerei, risultano colpite: alcune più volte e così gravemente da far ritenere probabile il loro successivo affondamento.

In combattimenti di estrema durezza impegnati dai nostri cacciatori, che dominavano il cielo della battaglia, 32 velivoli avversari venivano abbattuti; 13 dei nostri apparecchi non facevano ritorno alla base e molti altri rientravano con morti e feriti a bordo.

La parte più importante del naviglio di scorta al convoglio ha preso la via del ritorno, sotto l'azione ininterrotta dei nostri aerei; una frazione del convoglio cerca di raggiungere Malta inseguita e martellata dall'Aviazione germanica e italiana.

BOLLETTINO ITALIANO N. 809 DEL 14-8-1942

In Mediterraneo nelle ulteriori azioni contro le superstiti aliquote del convoglio nemico attaccato nei giorni precedenti, sono stati conseguiti nuovi successi.

Sommergibili e piccole unità siluranti hanno affondato 1 Incrociatore, 1 Ct e 3 navi mercantili; aerosiluranti e bombardieri hanno colato a picco 4 piroscafi e colpito con due siluri una nave da battaglia in navigazione verso Gibilterra; unità aeree e navali germaniche hanno affondato 4 mercantili.

La *Pa* colpita il giorno 11 dal sommergibile *Uarsciek* è rientrata in avaria a Gibilterra ed è la *Furious*. Fra gli incrociatori da noi affondati è il modernissimo *Manchester*. Molti naufraghi nemici sono stati raccolti e concentrati nelle nostre basi navali o negli ospedali. Altri sono affluiti sulle coste tunisine.

Risultano abbattuti altri 10 aerei avversari, ad opera della caccia italo-tedesca, le nostre perdite sono salite a 19 apparecchi.

Due nostre unità della Marina di medio tonnellaggio sono state danneggiate, ed una di esse gravemente.

BOLLETTINO ITALIANO N. 810 DEL 15-8-1942

Nella giornata di ieri è continuata, da parte delle nostre forze aereo-navali, l'azione contro i dispersi nuclei delle navi da guerra, che già avevano scortato il convoglio nemico, costantemente controllati dalla nostra ricognizione aerea prodigatasi senza tregua dall'inizio della battaglia. Un Mas silurava, a breve distanza, un cacciatorpediniere; formazioni di tuffatori centravano con bombe di grosso calibro una nave di grande tonnellaggio; una pattuglia di aerosiluranti colpiva un incrociatore pesante; un'altra formazione

di aerosiluranti centrava un incrociatore e metteva a segno un siluro sulla prua di una nave da battaglia.

I nostri cacciatori di scorta abbatterono 4 Spitfire.

Alcuni equipaggi degli aerei perduti nei giorni precedenti sono stati tratti in salvo da idrovolanti di soccorso.

BOLLETTINO ITALIANO N. 811 DEL 16-8-1942

Un'azione di bombardamento su Rodi e su alcune località vicine è stata effettuata nella notte dal 12 al 13 da una formazione navale nemica, contro la quale tempestivamente intervenivano le batterie della difesa ed una squadriglia di nostri Mas. I danni causati dal tiro avversario sono di entità trascurabile; tra la popolazione civile è segnalato un ferito.

Seguirono per alcuni giorni sui principali giornali articoli di commento alle operazioni, improntati anche a polemica colle affermazioni dei bollettini diramati da Radio Londra.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 12-8-1942

Una comunicazione dell'Ammiragliato annuncia la perdita nel Mediterraneo della Pa *Eagle* (tonn. 22600, comandante C.V. L. D. Mackintosh) in seguito ad attacco di sommergibili nemici. Gran parte dell'equipaggio è stata salvata. Il comunicato aggiunge che un sommergibile nemico operante nelle acque ove si trovava l'*Eagle* è stato affondato.

1° BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 14-8-1942

La radio dell'Asse ha comunicato ieri che forze aero-navali italiane e tedesche hanno attaccato un convoglio britannico navigante nel Mediterraneo Occidentale diretto a Malta. Le operazioni continuano. E' probabile che la Pa sia affondata nel corso di queste azioni.

Ieri sera Roma e Berlino hanno annunciato grandi successi asserendo di aver causato gravi perdite sia alle navi mercantili sia alle navi di scorta, tra le quali, si troverebbero Nb, Pa, Inc e Ct.

Gli annunci non sono stati questa volta più esatti del solito, ma senza dubbio vi sono state perdite da ambo le parti.

L'Ammiragliato britannico non ha finora comunicato nulla in proposito; si fa notare però che è sua consuetudine non dare informazioni sulle azioni fin quando esse non sono concluse.

2° BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 14-8-1942

Un comunicato dell'Ammiragliato emesso alle ore 16 dà le prime notizie ufficiali sulle operazioni navali che hanno avuto luogo nel Mediterraneo Occidentale e Centrale negli ultimi giorni.

Un convoglio britannico, comandato dal C. Amm. E. N. Syfret, con funzioni del grado superiore, ha consegnato rifornimenti e rinforzi alla fortezza

di Malta, fra cui un certo numero di aeroplani da combattimento, nonostante concentrati attacchi nemici effettuati da sommergibili, da grosse formazioni di aeroplani da bombardamento e siluranti e da notevoli reparti di Mas. Incrociatori con cannoni da 203 e da 152 sono stati avvistati nel Tirreno diretti a sud; essi tentavano d'intercettare il passaggio del convoglio britannico, ma non sono mai arrivati al contatto e sono stati costretti ad invertire la rotta in seguito ad un attacco di aerei, il cui risultato non ha potuto essere osservato. Mentre gli incrociatori nemici stavano per ritornare in porto, sono stati attaccati da un sommergibile britannico che è riuscito a mettere a segno due siluri. Non è ancora pervenuto il resoconto delle notevoli operazioni aeree effettuate dall'Aviazione navale.

Oltre all'affondamento del sommergibile nemico, già reso noto contemporaneamente alla perdita della *Pa Eagle* è stato accertato l'affondamento di un secondo sommergibile dell'Asse.

L'Ammiragliato è dolente di annunciare che l'incrociatore *Manchester* è stato danneggiato da un sommergibile nemico ed è affondato.

Può essere che alcuni superstiti siano stati raccolti e che altri siano riusciti a raggiungere la costa tunisina dato che l'affondamento dell'unità è avvenuto in un punto poco lontano da essa. I parenti delle vittime saranno informati appena possibile.

L'Ammiragliato aggiunge che non era da attendersi che operazioni di così vaste proporzioni nei pressi delle basi nemiche potessero essere condotte a termine senza perdite.

Ulteriori informazioni saranno rese note appena possibile entro i limiti dettati dalla necessità di non fornire utili informazioni al nemico, i cui annunci sono stati esagerati.

E' stato successivamente reso noto che la scorta del convoglio britannico era composta di Nb e di parecchie Pa.

1° BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 15-8-1942

Il comandante del sommergibile britannico che ha silurato i due incrociatori italiani nel mar Tirreno è il T.V. A.C.G. Mars; comandante del *Manchester* è il C.V. Harold Drew.

Una dichiarazione pubblicata a Londra informa che la *Pa Eagle* fu affondata nel giorno che precedette la grande battaglia nel Mediterraneo.

Si apprende che fra le unità di superficie nemiche che hanno tentato di ostacolare il passaggio del convoglio britannico diretto a Malta non vi era alcuna nave da battaglia...

2° BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 15-8-1942

Altre notizie sulle operazioni aero-navali avvenute nel Mediterraneo sono contenute in un comunicato diramato oggi nel Medio Oriente ove si annuncia che la caccia britannica ha abbattuto nelle giornate di giovedì e di venerdì [13 e 14 agosto], secondo le informazioni finora pervenute, almeno 10 ap-

parecchi dell'Asse. Le notizie sono ancora incomplete e si ritiene che il numero degli apparecchi nemici distrutti sia superiore. Quattro apparecchi britannici sono andati perduti.

Il corrispondente Talbott comunica che gli apparecchi della R.A.F. di base a Malta hanno abbattuto numerosi aeroplani nemici che attaccavano il convoglio inglese nel Mediterraneo.

Viene annunciato che una Squadra navale britannica al comando del C.A. Vian ha bombardato l'isola di Rodi, nel Mediterraneo Orientale.

Un corrispondente della Reuter a bordo di una delle unità da guerra informa che il bombardamento ha avuto luogo la mattina di giovedì scorso e che esso si è protratto per 12 minuti; gli Italiani sono stati colti di sorpresa. Mentre la Squadra navale inglese si allontanava da Rodi furono visti divampare incendi sulla costa. Apparecchi hanno collaborato colla Squadra lanciando razzi luminosi, mentre altri aerei hanno attaccato un aeroporto italiano. Le batterie costiere nemiche hanno aperto il fuoco contro la Squadra britannica e sono intervenuti alcuni Mas. Ciononostante tutte le unità e i velivoli attaccanti sono rientrati incolumi alle basi.

Nella città di Rodi si trovano importanti obiettivi militari, ed il porto è usato dagli Italiani come base di Mas.

La stampa britannica nel commentare l'arrivo di rifornimenti a Malta non tenta di minimizzare a quale costo detti rifornimenti giungono all'isola. Si riconosce che Malta necessita di benzina per i suoi aerei, di proiettili per i suoi cannoni c.a., di viveri per la guarnigione e la popolazione.

Soltanto le Marine da guerra e mercantile possono far giungere tali rifornimenti all'isola, calcolando e assumendo i rischi di un'impresa che l'Asse considera impossibile.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 16-8-1942

Un corrispondente riferisce che durante l'attacco navale contro le fortificazioni dell'isola di Rodi tre Mas italiani hanno tentato di attaccare la formazione navale inglese, ma che sono stati fatti segno al tiro dei cannoni da 100 mm e dei « Pompom » delle unità inglesi. Un Mas nemico, ad un certo punto, non è stato più visto.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 18-8-1942

Un marinaio dell'Inc *Manchester*, che è stato raccolto da un Ct e condotto a Gibilterra, ha dichiarato ad un corrispondente della Reuter che l'unità venne attaccata da Mas all'una di notte mentre si trovava a circa 7 miglia dalla costa tunisina. Le artiglierie della nave fecero fuoco sul primo Mas attaccante che venne distrutto. Un altro Mas lanciò un primo siluro che mancò l'obiettivo e un secondo che lo raggiunse: pochi istanti dopo avvenne una esplosione a bordo. Il marinaio si lanciò quindi in acqua tentando di raggiungere la costa tunisina, ma venne raccolto dal Ct. Egli ha detto che una nave francese ha raccolto alcuni superstiti dell'incrociatore britannico.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 19-8-1942

Un comunicato dell'Ammiragliato diramato oggi dà ulteriori particolareggiate notizie sulle operazioni nel Mediterraneo svoltesi in seguito al passaggio di un convoglio britannico diretto a Malta. In esso viene annunciato che, oltre alla *Pa Eagle* e all'*Inc Manchester*, sono stati affondati anche l'*Inc c.a. Cairo* e il *Ct Foresight*.

Il numero totale degli apparecchi distrutti nella battaglia ammonta a 66, mentre le perdite in aerei da parte britannica sono di 8 velivoli, mentre 4 piloti di essi sono stati salvati.

Il *Cairo* fu danneggiato da siluro di sommergibile e, poiché non fu possibile prenderlo a rimorchio, dovette essere affondato dalle stesse forze britanniche. Il *Foresight* fu silurato da un velivolo e rimorchiato per 12 ore; ma successivamente anch'esso dovette essere affondato da navi inglesi.

Le perdite a bordo di tutte quattro le navi (*Eagle*, *Manchester*, *Cairo* e *Foresight*) sono lievi.

Il primo attacco nemico al convoglio avvenne il giorno 11 agosto quando fu affondata l'*Eagle*. Nel pomeriggio continuarono gli attacchi dei sommergibili nemici, contrattaccati dai *Ct* di scorta, uno dei quali — il *Wolverine* — affondò un sommergibile.

Prima di notte cominciarono gli attacchi di siluranti e di bombardieri in picchiata. Il giorno seguente gli attacchi furono ripresi ed ebbero luogo furibondi assalti di un gran numero di aerei nemici di tutti i tipi in cooperazione con sommergibili.

In questa fase dell'azione il convoglio subì perdite. L'accanimento della battaglia è indicato dal fatto che alla sera gli apparecchi delle navi portaerei avevano abbattuto sicuramente 39 velivoli, probabilmente 5, e forse anche altri 9.

Un sommergibile fu affondato dai *Ct*.

La fase finale della battaglia avvenne nell'attraversamento del Canale di Sicilia. Qui il compito di condurre le forze a Malta era affidato al C.A. Burrough, comandante delle unità leggere e della scorta ravvicinata. In questo punto il nemico attaccò con gran numero di *Mas*, due dei quali furono affondati. I rischi della navigazione furono aumentati dal fatto che il nemico aveva posto estesi campi di mine, che costrinsero le forze inglesi a dragare le rotte. Fu in questa fase della battaglia che il *Manchester* fu colpito da mina o da siluro e successivamente affondò. Anche qui il convoglio subì perdite.

L'Ammiragliato, data l'assoluta necessità di tenere segreta l'entità dei rifornimenti che sono giunti a Malta, non può precisare il numero dei piroscafi di cui era composto il convoglio, né il numero delle navi che hanno raggiunto l'isola.

Bisogna affermare però che gli attacchi nemici erano previsti e che era stata calcolata l'eventualità di subire perdite.

Nessun elogio è abbastanza alto per apprezzare il contegno del personale delle navi mercantili e delle unità di scorta, che ha confermato le più alte tradizioni della Marina britannica.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 20-8-1942

Il Primo Lord dell'Ammiragliato ha rivolto un messaggio di elogio all'Ammiraglio Syfret e all'Ammiraglio comandante la base di Malta per l'abile direzione delle operazioni relative al convoglio giunto a Malta sotto l'imperversare dell'offesa nemica.

E' stato annunciato al Cairo che nelle operazioni del convoglio diretto a Malta l'Aviazione dell'Asse ha subito una grave disfatta. Risulta ora che sono stati in totale abbattuti o danneggiati 100 apparecchi dalla Marina, 8 dall'artiglieria c.a. delle navi, 13 abbattuti sicuramente e 40 probabilmente dalla R.A.F. Le perdite dell'Aviazione inglese ammontano a 8 apparecchi.

Ieri sera un ufficiale della Marina britannica ha descritto i tre giorni di battaglia nel Mediterraneo. Egli ha dapprima affermato che l'obiettivo delle forze inglesi era chiaro, e cioè si volevano portare aiuti all'isola di Malta, che è la sola base dalla quale si possa impedire al Generale Rommel di accumulare forze contro l'8^a Armata inglese. Egli riferisce che combattimenti aerei hanno avuto incessantemente luogo da quando il convoglio fu attaccato per la prima volta e che, quando il convoglio giunse presso Malta, apparecchi britannici del tipo Beaufighter e Spitfire intervennero con grande efficacia nella disperata ultima fase della lotta. Le navi furono scortate nel porto di Malta da dragamine e da motobarche.

L'ufficiale riferisce le peripezie della petroliera nord-americana *Ohio*, armata da personale britannico, che fu uno degli obiettivi principali dell'Aviazione nemica. Essa fu dapprima colpita da un siluro e si fermò; il Contrammiraglio Burrough le comunicò che doveva proseguire la navigazione e dette ordine all'*Ohio* di raggiungerlo appena possibile. Entro la mattina seguente l'equipaggio riattivò le macchine e l'*Ohio* poté raggiungere il convoglio; durante la successiva navigazione l'unità fu però colpita da tuffatori, ma gli incendi che si svilupparono a bordo furono domati dall'equipaggio. La nave poté navigare alla velocità di 2 nodi sotto scorta di Ct; successivamente essa fu presa a rimorchio e durante la notte, coll'aiuto di dragamine, fu fatta avanzare di oltre 20 miglia. Il giorno successivo l'*Ohio* entrò a Malta.

La giornata dell'arrivo del convoglio a Malta è considerata dai difensori dell'isola come una delle più grandi ricorrenze. Tutta la popolazione dell'isola ha assistito al lento e maestoso ingresso nel porto di La Valletta delle navi mercantili con a bordo i segni della battaglia. I presenti erano talmente commossi che non ebbero neppure la forza di acclamare i gloriosi marinai.

BOLLETTINO RADIOFONICO INGLESE DEL 22-8-1942

Si dichiara a Londra che la Fleet Air Arm, durante la traversata del convoglio inglese diretto a Malta, ha combattuto una battaglia della stessa entità della battaglia di Gran Bretagna. Ai combattimenti hanno partecipato però solo aerei da caccia, che hanno svolto operazioni meramente difensive; gli aerosiluranti non hanno potuto entrare in azione perché non hanno mai avuto occasione d'incontrare unità della flotta italiana.

50° Ordini dati ai Sm nel corso dell'operazione e stralci delle loro relazioni

L'attività dei sommergibili merita di essere riportata colle stesse parole dei loro comandanti.

Per poter però intendere chiaramente quanto essi hanno scritto, è opportuno riassumere gli ordini che i sommergibili ricevettero nel corso dell'operazione.

a) Ordini dati ai sommergibili.

Nel corso del giorno 11 i sommergibili furono tenuti al corrente dei movimenti della Forza F.

Nel corso del giorno 12 Maricosom diede ai sommergibili del Mediterraneo Occidentale e Centrale 7 telegrammi di posizione delle forze avversarie che dirigevano verso levante.

Appena accertato che alle 19.00 di quel giorno una parte del grosso delle forze inglesi aveva definitivamente invertita la rotta, i sommergibili ne furono informati e a quattro di essi (*Uarsciek*, *Dagabur*, *Brin*, *Wolframio*) venne dato ordine di spostarsi verso ponente.

Il giorno 13 fu, con nuovi ordini, aumentata l'entità dello spostamento verso ponente e fu disposto che dalle prime luci dell'alba si spostassero con navigazione occulta.

Il mattino del 13, in conseguenza del disordine provocato nelle file del convoglio dai molteplici attacchi aerei e navali della scorsa nottata, Maricosom diede nuove istruzioni ai sommergibili in agguato nelle acque tunisine: « Emergete subito ed eseguite massima forza ricerca unità nemiche daneggiate alt (Seguono le assegnazioni agli 11 sommergibili, dislocati nella zona, dei settori di ricerca) alt Caso avvistamento segnalare e attaccare alt Termine ricerca riprendere agguato ».

Nel corso della mattinata del 13, in base ad avvistamento e a deduzioni sui movimenti delle forze principali avversarie, di cui si sapeva che stavano dirigendo per il ritorno a Gibilterra divise in due gruppi distanziati fra loro, si manovrarono i sommergibili nella speranza che potessero cogliere nuovi successi. Al gruppo dei 6 sommergibili che erano più a ponente giunse perciò l'ordine che « da posizioni rastrellamento ordinate si spostino subito in immersione 10 miglia più a nord alt Verso ore 14.00 giorno

13 previsto passaggio una Nb et una Pa dirette ponente con debole scorta alt 093213 ». (Si trattava dell'*Indomitable*).

La sera del 13, a 5 dei 6 sommergibili di quel gruppo fu dato ordine di spostarsi « lentamente per levante fino al meridiano 10° est » (passante fra Capo Blanc e l'isola dei Cani).

Quest'ordine fu provocato dalla notizia che 2 Inc e 5 Ct (cioè le unità della Forza X, che avevano invertito la rotta alle 16.00 nei pressi di Malta) erano stati segnalati alle 20.43 in rotta di ritorno.

Nel corso del giorno 13 furono date ai sommergibili 17 segnalazioni sui movimenti dell'avversario.

Una di esse denunciava una Pa in fiamme alle 01.45. Sappiamo che fu poi riconosciuta per errata: ad ogni modo molti Sm, che erano in zone prossime al punto segnalato, corsero invano durante la notte verso la posizione indicata. Successivamente, alle 14.02 un altro segnale dava una seconda Pa ferma e ordinava a tutti i sommergibili di attaccarla ed affondarla ad ogni costo. Ma alle 15.14 l'avvistamento fu annullato.

Le altre segnalazioni contenevano avvistamenti più attendibili e meglio controllati fra i molti affluiti a Supermarina, e le previsioni dei movimenti delle unità e dei gruppi avversari.

Il giorno 14 continuò la segnalazione dei movimenti dell'avversario. Nel pomeriggio fu segnalato all'*Asteria* (che era in agguato a ponente di Malta): « A 35 miglia per 205° dal faro di Gozo dirige per Malta una Pa a rimorchio alt Ricercate e attaccate estrema decisione alt 172514 ». Quasi certamente si trattava della petroliera *Ohio* che stava dirigendo per Malta a rimorchio.

Il gruppo dei sei sommergibili che operava a ponente di La Galite era ora ridotto a tre unità: *Emo*, *Otaria*, *Avorio*. Il *Cobalto* era affondato il 12 (ma Supermarina non lo sapeva ancora); il *Granito* era rientrato perché rimasto senza siluri; il *Dandolo* era pure rientrato, per avarie riportate durante la caccia subita (fra le avarie c'era l'inutilizzazione completa dei due periscopi).

Essi ricevettero il seguente ordine: « Emergete e portatevi immediatamente nel sottoquadrato 5 del quadrato 0434 dove trovassi fermo incrociatore nemico in avaria, alt Affondatelo alt 171614 ». La notizia fu poi riconosciuta infondata e a prosecuzione del messaggio ora riportato ne fu inviato un altro, che di-

ceva: « Giunti in punto segnalatovi assumete agguato stesse modalità et in zona uguale 140 miglia a ponente zona attuale ».

Supermarina pensava di poter sfruttare ancora qualche occasione di attacco a unità superstiti lungo la rotta di ritorno.

Allo stesso scopo anche il gruppo più a levante (comprendente *Ascianghi*, *Axum*, *Alagi*, *Bronzo*) la sera del 14 ricevette ordine di emergere subito, di portarsi anch'esso 140 miglia più a ponente e di riprendervi l'agguato colle stesse modalità. Poco dopo l'ordine fu modificato nel senso di spostare gli agguati di altre 20 miglia a ponente, mentre il gruppo *Emo-Avorio* riceveva l'ordine di portarsi altre 30 miglia più a occidente.

Fu questo l'ultimo tentativo per aggiungere qualche altro successo a quelli già ottenuti.

Tra il 15 e il 16 tutti i sommergibili ricevettero l'ordine di rientrare alla base. Mancarono all'appello il *Cobalto* e il *Dagabur*.

Per quanto chiusa così l'Operazione Mezzo Agosto, conviene ancora ricordare che il giorno 17 alle 06.50 fu avvistato al largo di Algeri un gruppo di unità, composto dalla Pa *Furious*, di 1 Inc e 7 Ct. Essendo in seguito risultato che la *Furious* aveva imbarcato, prima di lasciare Gibilterra, 35 Hurricane, fu chiaro che lo scopo della missione era quello ormai ben noto di rifornire Malta di velivoli. Ma poiché si era anche saputo che il giorno 16 altre unità si preparavano a partire da Gibilterra (risultò poi che avevano diretto in Atlantico per raggiungere l'Inghilterra), ne derivò uno stato di allarme, per cui fu deciso di rinviare in mare tutti i sommergibili pronti, compresi quelli che erano appena rientrati nelle basi.

Partirono così nella notte fra il 17 e il 18:

- da Messina: *Porfido*;
- da Trapani: *Ascianghi*, *Alagi*, *Asteria*;
- da Cagliari: *Avorio*, *Bronzo*, *Granito*;
- da La Maddalena: *Platino*.

Il *Brin* e il *Wolframio*, che stavano ancora rientrando, vennero dirottati verso le acque a nord di Biserta.

Chiarita la situazione e cessato l'allarme, tutti i sommergibili furono richiamati e rientrarono alle basi il giorno 19.

b) *Stralci delle relazioni* (in ordine alfabetico).

« *Alagi* » - Comandante, T.V. SERGIO PUCCINI

Direttore di Macchina, Ten. D.M. c. ERASMO DI SARCINA

Partito da Trapani l'11 agosto giunge il 12 nella zona assegnata. La brillante missione dell'*Alagi* merita di essere riferita riportando integralmente il rapporto di missione:

« 12 Agosto 1942.

Alle 04.00 entro in zona e dirigo per la parte meridionale di essa. Alle 09.00 si cominciano a sentire esplosioni che si fanno nel corso della giornata sempre più forti e frequenti. Le condizioni meteorologiche (calma completa di mare e di vento) non sono le più favorevoli per un attacco in immersione, tanto più che dei quattro siluri di prora, due sono del tipo C non ancora modificati per il lancio con l'apparecchiatura senza bolla. Dirigo per la parte sud-est della zona, dove secondo gli avvistamenti dati, il passaggio del convoglio avverrebbe al tramonto.

Alle 20.00 avvisto al periscopio, in direzione vera 300° , una altissima colonna di fumo e, poco dopo, gli alberi di alcune unità con $\beta = 0^\circ$ distanza circa 20.000 m. Accosto verso di esse. Alle 20.20 il convoglio è attaccato dagli aerei e molto violenta è la reazione contraerea. Tutte le navi accostando ad un tempo sulla dritta camminano verso sud. Un Ct è colpito da una bomba. Prendo rotta normale al rilevamento; penso però che le navi, terminato l'allarme, riprenderanno la loro rotta. Conto, su circa 30° d'orizzonte, 15 unità fra incrociatori, cacciatorpediniere e piroscafi.

Alle 20.40 le unità accostano di nuovo e si riuniscono; quasi in testa alla formazione vi è un incrociatore del tipo *Southampton*. La distanza è sugli 8-10.000 m. Manovro per attaccare questa unità. Alle 21.00 circa ha inizio il terzo attacco aereo più violento degli altri: due piroscafi sono centrati da bombe e s'incendiano. Un Ct si ferma vicino a loro, forse per soccorrerli. Una pioggia di bombe cade nelle vicinanze delle altre navi elevando alte colonne d'acqua, alcune delle quali non più distanti dal sommergibile di 3-4000 m. Un altro Ct che è in testa alla formazione inverte la rotta sulla sinistra e dirige verso la coda del convoglio. Ha un beta molto stretto sulla dritta. Pensando che una sua nuova, anche piccola accostata, possa frustrare l'attacco accosto a dritta per anticipare il lancio.

L'incrociatore che ha vicinissimo di prora un piroscafo di medio tonnellaggio sembra abbia ridotto velocità per farsi raggiungere dal resto del convoglio sbandato dal violento bombardamento.

Alle 21.05 avendo rotta 214°, ad una distanza di 1500-2000 m, lancio contro l'incrociatore (Rv. 12° vel. 10 nodi) i quattro siluri di prora, prima i più veloci, poi i più lenti. La divergenza è stata tale che i siluri, tenuto debito conto delle loro diverse velocità hanno coperto una zona di 355 m sulla rotta del bersaglio per una velocità nemico di 10 miglia, e di 290 m per una velocità nemico di 15 miglia. Durante il disimpegno si sono udite tre esplosioni, nettamente diverse da quelle udite durante il bombardamento aereo. Poiché data la divergenza (la minima consentita dai siluri di tipo vecchio angolari solo di 5 in 5°) l'incrociatore non poteva essere a quella distanza colpito da tre siluri, ho pensato di aver colpito anche il piroscafo che navigava immediatamente di prora all'incrociatore. Non è da escludere anche che invece di questo sia stato colpito il Ct che navigava in senso contrario alla formazione e che, trovandosi all'istante del lancio su $\alpha = 355^\circ$, ha attraversato la fascia dei siluri.

Disimpegnatomi, mi poso sul fondo su un fondale 90 m e rioridino l'assetto. Alle 21.26 odo una esplosione fortissima.

Nel frattempo gli idrofoni sentono altre sorgenti attraversare la zona; talvolta si sentono le eliche a scafo. Si tratta certamente di un secondo gruppo di navi in rotta verso Capo Bon.

Appena possibile, mi stacco dal fondo per allontanarmi un po' da quella zona dove varie navi colpite stanno affondando. Alle 23.13 emergo e trasmetto il segnale di scoperta del convoglio avvistato e comunico il siluramento effettuato.

Nel telegramma relativo al siluramento è stato erroneamente comunicato che il lancio era stato effettuato alle 21.12. Il lancio è avvenuto alle 21.05.

L'orizzonte, da 180° a 240° circa, è una linea quasi continua di fuoco. Sono le navi colpite in fase di affondamento, che stanno bruciando. Sono ad una distanza di 5-6000 m dall'incendio; quattro focolai più grandi segnano i relitti maggiori.

Mi allontanano verso nord. Alle 23.50 un piroscafo che stava bruciando salta in aria.

« 13 Agosto 1942.

Alle 00.56, contro le luci dell'incendio, avvisto un sommergibile ad una distanza di circa 8000 m.

In direzione di Capo Bon si vedono continui bagliori. Alle 03.55 Maricosom comunica che una portaerei in fiamme si trova nel centro della mia zona. Poiché nella notte ho attraversato la zona senza nulla vedere, essendo purtuttavia ancor visibili gli incendi avvistati all'emersione, penso si tratti di un grossolano errore di posizione. Comunque dirigo a tutta forza verso il punto segnalato.

Alle 05.53 mi immergo, e dirigo verso la parte meridionale della zona, dove si vedono ancora grandi colonne di fumo.

Alle 11.00 emergo ed inizio il rastrellamento ordinato da Maricosom sul parallelo 37° 40' nord.

Alle 11.20 avvisto al limite della visibilità in direzione levante, un sommergibile che emerge mette in moto e dirige verso nord.

Alle 12.20 recupero una ruota di un aereo inglese.

Alle 14.06, avendo ricevuto un segnale di scoperta relativo a due incrociatori in transito nella zona, mi immergo per breve ascolto idrofonico, con esito negativo. Un altro segnale di scoperta dà una nave portaerei ferma a tre miglia dal punto dove mi trovo.

Anche questa volta ci deve essere un errore nella posizione.

Emergo e dirigo per il centro della zona. Avvisto 4 aerei del CAT con i quali scambio i segnali di riconoscimento. Alle 17.55 in lat. 37° 35' nord long. 10° 24' est si avvistano 3 aerei con i distintivi tedeschi, i quali sbucati dalla direzione del sole piombano sul sommergibile, uno dopo l'altro, per attaccarlo.

Gli aerei sganciano quattro bombe ciascuno da una quota di 300-500 m. Quelle del primo cadono 50 m sulla dritta dello scafo, quelle del secondo di prora a dritta alla stessa distanza.

Si accende subito la fumata di riconoscimento, ma nel frattempo il terzo aereo, defilando sopra il sommergibile di contro-bordo, sgancia il suo carico di bombe che va a cadere una cinquantina di metri di poppa. A questo momento, trovandosi gli altri due aerei sui 4000 m in fase di allontanamento, prendo la rapida immersione. Dirigo in immersione verso Ras Enghela nei cui paraggi con altro segnale di scoperta è stata segnalata la nave portaerei. Alle 21.05 emergo.

Intercetto un segnale del sommergibile *Dessié*: aerei alleati lo hanno attaccato ferendo gravemente alcune persone. La forza del

segnale mi fa ritenere di trovarmi nelle sue vicinanze, ma il gruppo indicante la sua posizione è indecifrabile. Chiedo a Maricosom la posizione del sommergibile per potergli portare soccorso.

Maricosom ordina al sommergibile *Dessié* di rientrare, ed a me di riprendere l'agguato.

Alle 23.55 si accendono dei bengala in direzione 70° veri, distanza 10.000 m.

« 14 Agosto 1942.

Alle 00.03 si accendono altri bengala sulla mia verticale. Prendo la rapida immersione. Agli idrofoni zona libera. All'emersione dirigo per i paraggi di Ras Enghela. Alle 05.50 mi immergo. Gli idrofoni scoprono in direzione ponente una sorgente a turbina.

Al periscopio, appena le condizioni di visibilità lo permettono avvisto la torretta di un sommergibile in allontanamento. Prendo la rotta per tornare in zona. All'emersione ricevo l'ordine di spostare la zona 40 miglia più a ponente. (Rientrato alla base, ho rilevato, discutendo con i comandanti degli altri sommergibili, che era stato ordinato uno spostamento di 140 miglia e non di 40 miglia. L'errore è stato nella decifrazione. Vedi elenco telegrammi ricevuti).

« 15 Agosto 1942.

Agguato nei paraggi sud della Galite. N.N.

« 16 Agosto 1942.

Agguato nei paraggi nord della Galite. Alle 12.45 emergo per rientrare.

« 17 Agosto 1942.

Alle 04.50 approdo al punto T 3 di Trapani. Alle 07.45 mi ormeggio alla banchina sommergibili ».

« *Ascianghi* » - Comandante, T.V. RODOLFO BOMBIG
Capo Servizio G.N., Ten. G.N. VITTORIO ROSATI

Partito da Trapani l'11 agosto, raggiunge la sua zona il giorno successivo; guidato dalle notizie che riceve ogni ora al *Siti* giunge a rilevare agli idrofoni ed al periscopio un grosso convoglio, tenta

di avvicinarsi ma dopo aver raggiunto la distanza minima di 15.000 m perde di vista il convoglio che accosta in fuori. Nel corso della notte stando in superficie sente uno scoppio vede fiamme e fumo e quando raggiunge il punto dove il fumo stagnava, vede in mare molti rottami e barche di salvataggio.

L'indomani pomeriggio dirige verso una zona nella quale, secondo segnalazioni ricevute dovrebbe trovarsi una portaerei danneggiata. Non avvista nulla e l'indomani riceve ordine di raggiungere una zona di agguato 140 miglia a ponente della precedente. Nessun avvistamento. Il giorno 17 rientra a Trapani.

« *Asteria* » - Comandante, T.V. PASQUALE BELTRAME
Direttore di Macchina, Ten. D.M. c. MARIO FRANCESCHI

Partito l'11 da Messina rientra a Trapani il 17. Subisce qualche bombardamento ad opera di aerei, ma, nel complesso, il suo rapporto non presenta elementi particolarmente interessanti.

« *Avorio* » - Comandante, T.V. MARIO PRIGGIONE
Capo Servizio G.N., Cap. G.N. ENZO DEJEAN

Parte da Cagliari l'11 agosto, il 12 arriva in zona circa 15 miglia a nord di Biserta. Il 12 stesso sente scoppio di bombe ma non avvista nulla. Si sposta nella zona in base alle notizie sul convoglio ricevute per rt e così giunge all'avvistamento:

« 12 Agosto 1942.

Ore 17.08 - Avvisto al periscopio una formazione navale come da grafico allegato n. 6, composta da un numero imprecisato di piroscafi e Ct ed in coda tre navi da battaglia che dal traliccio sembrano americane. Dopo l'avvistamento oculare anche gli idrofoni danno una sorgente che copre un settore di circa 40° . Distanze all'avvistamento e β : dei Ct 12.000 m $\beta = 70^\circ 80^\circ$ a dritta; dei piroscafi 15.000 m $\beta = 80^\circ$ a dritta; delle navi da battaglia 18.000 m $\beta = 50^\circ$ a dritta. Condizioni del tempo: calma assoluta di vento e mare; forte vibrazione. Rotta della formazione 90° , $\alpha = 300^\circ$. Dirigo per l'attacco delle navi da battaglia assumendo rotta vera 30° . Alle 17.16 i due Ct di scorta ai piroscafi, precedenti le navi da battaglia, accostano ad un tempo presentandosi su $\beta = 0^\circ$ e ciò mi fa presumere che tutto il convoglio stia accostando; escludo senz'al-

tro la possibilità di essere stato avvistato data la forte distanza. Continuo l'attacco con saltuaria esplorazione al periscopio. Alle 17.25 i due Ct, sempre con $\beta = 0^\circ$ sono a 3000 m; il convoglio ha mantenuto Rv. 90° . Ritenendo con certezza di essere stato avvistato, scendo lentamente fino a 40 m senza eseguire il disimpegno. Alle ore 17.30 scoppiano vicine le prime 4 bombe ed ha inizio la caccia sistematica. Le sorgenti si mantengono nei settori poppieri fermandosi saltuariamente per ascolto. Scendo in profondità sino a 100 metri. Continua la caccia con lancio complessivo di 180 bombe. Si sentono distintamente le battute del peritero. Mi disimpegno navigando con rotte varie verso sud in cerca di bassi fondali. Alle 22.25 gli idrofoni danno sempre sorgenti in zona. Emergo per l'esplorazione binoculare: l'orizzonte risulta libero. Dirigo verso nord ed attacco la carica dell'energia e dell'aria. Calma assoluta di vento e mare ».

Il 13 esegue altri spostamenti ordinati da Maricosom fra cui la ricerca di una portaerei incendiata. Alle 16.21 avvista una nuvola di fumo nero, ritiene si tratti della portaerei e ne dà segnale a Maricosom. Avvista parecchi aerei e ne è avvistato. Alle 19.38 subisce una breve caccia con lancio di bombe. Nella notte del 13, il 14 e il 15 esegue le disposizioni e gli spostamenti ordinati da Maricosom. Il 16 nel pomeriggio, tenta un attacco in superficie in base a indicazioni idrofoniche, ma non riesce ad avvistare nulla. Il 17 rientra a Cagliari. Il 18 riparte da Cagliari. Appena fuori della rotta di sicurezza ha un incontro con un sommergibile e successivamente con un piroscafo e avendolo giustamente ritenuto nazionale vuole avvertirlo della presenza del sommergibile.

« 18 Agosto 1942.

Alle 00.27 mollo gli ormeggi e dirigo per l'uscita dal porto.

Alle 00.37, in franchia dalle ostruzioni, dirigo per il punto Z. Alle 02.55 sul punto Z, (avendo Rv. 164° , vel. nodi 8, carica dell'energia attaccata) avvisto su $\alpha = 90^\circ$ distanza 500 m, un sommergibile imprecisato con $\beta = 30^\circ$ a dritta rotta 50° . Il sommergibile è in accostata per mettermi la prua addosso. Manovro accostando con tutta barra a sinistra e metto la poppa sul sommergibile avvistato in considerazione del fatto che erano pronti al lancio i siluri n. 5 e 6 e che era vietato dall'ordine di operazione di attaccare sommergibili. Malgrado questo preciso ordine ho subito ritenuto che non

potesse trattarsi di sommergibile nazionale sia perché non era stato annunciato nessun approdo, sia perché sapevo che gli approdi vengono generalmente fatti agli altri punti. Ogni azione offensiva è stata comunque frustrata perché, non appena messa la poppa sul sommergibile avvistato, questo è completamente sparito. (Vedi grafico allegato). Non ho notato il passaggio di scie di siluri.

Alle 03.03 riprendo la rotta 164° e alle 03.18 trasmetto il telegramma di scoperta. Proseguo la navigazione per portarmi in zona. Alle 06.00 avvisto a circa 10.000 m su α 90° una grossa petroliera con rotta 350°. Mi era stato preannunciato il passaggio del piroscafo *Perseo* che dirottava dalla Tunisia per Cagliari. Nonostante dalla previsione dovesse essere un piroscafo, dalla rotta che seguiva presumo si tratti della stessa nave. Accosto per riconoscerla e, dato che avevo trasmesso i segnali di scoperta da appena 3 ore e non avevo ancora ricevuto od intercettato nessun segnale informante la presenza del sommergibile sul punto di atterraggio, cerco di avvicinarmi al massimo per comunicare alla petroliera il mio avvistamento delle ore 02.55. Non appena vista la mia accostata la nave aumenta di velocità. Chiamo inizialmente col Donath e, dato che non risponde, la chiamo in seguito col proiettore. Metto al massimo della velocità e riesco ad avvicinarmi sino a 4500 m circa. Nel frattempo si è fatto chiaro e si scorge distintamente il cannone di poppa puntato su di noi. La petroliera ha certamente aumentato la velocità perché la distanza rimane costante. Malgrado abbia continuato insistentemente a chiamarla dalle ore 06.05 alle 06.40 ed il mio proiettore fosse a quella distanza perfettamente visibile, la nave non ha mai risposto alla mia chiamata (1).

Alle 06.40 le trasmetto in chiaro col proiettore il seguente messaggio: « Avvistato sommergibile nemico in lat. 38° 51' 40" e long. 09° 29' 40" fate attenzione ». Neanche a questo segnale ha dato il ricevuto. Alle 06.47 riprendo la rotta. Navigazione normale in superficie. Alle ore 10.31, in zona, prendo l'immersione. Agguato a quota periscopica. Alle 19.36 emergo, ed in seguito ad ordine di Maricosom dirigo per il rientro ».

In seguito a nuovo ordine ricevuto il 19, anziché a Cagliari rientra a Trapani.

(1) Il *Perseo* era in realtà un piroscafo da carico di 4857 tonnellate di stazza lorda, che fu affondato dal sommergibile avversario.

« Axum » - Comandante, T.V. RENATO FERRINI
Capo Servizio G.N., Ten. G.N. SIRO SITZIA

Partito da Cagliari l'11 agosto, il 12 è in zona circa 25 miglia per nord-ovest da Capo Blanc.

« 12 Agosto 1942.

- Ore 06.00 - In zona — immersione — agguato ordinato.
- Ore 14.00 - Poiché i segnali di scoperta mi fanno supporre che il convoglio tenti di passare molto sotto costa, protetto più a nord dalla forza navale, dirigo in immersione con Rv. 230° verso Capo Blanc.
- Ore 18.21 - In lat. $37^\circ 37'$ e long. $10^\circ 21'$ Rv. sommergibile 229° avvisto sulla dritta, $\alpha = 11^\circ$, una massa scura molto lontana che dopo un'attenta osservazione mi fa ritenere trattarsi di un grosso piroscafo o di una portaerei. Decido subito di avvicinarmi in immersione per riconoscere meglio di cosa possa trattarsi dato che anche col maggiore ingrandimento non è possibile stabilirne le caratteristiche.
- Ore 18.40 - Mentre continuo ad avvicinarmi (il Rilv. della massa rimane costante) noto sulla dritta per Rilv. 295° due fumi; subito dopo noto in aria i classici fumi della reazione contraerea diretta contro due apparecchi che si allontanano per levante; ne deduco che in quella direzione debba trovarsi la formazione.
- Ore 18.41 - Accosto per nord per avvicinarmi.
- Ore 18.50 - Notando che i fumi si sono spostati per Rilv. 300° mi immergo a quota 20 m e dirigo a tutta forza per Rv. 30° .
- Ore 19.27 - Risalgo a quota periscopica. In lat. $37^\circ 37'$ e long. $10^\circ 19'$ Rv. sommergibile 30° avvisto una formazione con i seguenti elementi: $\alpha = 290^\circ$, $\beta = 10^\circ$ a sinistra - D. 8000 m Rv. nem. 110° .
- Ore 19.28 - Accosto subito a dritta assumendo la stessa rotta del nemico per studiarne la situazione.
- Ore 19.33 - Eseguo una nuova determinazione Rv. sommergibile 111° $\alpha = 170^\circ$, $\beta = 40^\circ$ a sinistra - Rv nem. 140° ,

ossia il nemico nell'intervallo ha eseguito una accostata di 30° a dritta. Accosto a dritta per 180° .

Ho modo intanto di constatare che la formazione è costituita da una quindicina di piroscafi, due incrociatori e numerosi Ct. Essa naviga su tre linee a cuneo con i piroscafi suddivisi fra le tre linee, i due incrociatori al centro ed i caccia sparsi sulle linee esterne. Noto poi, imprecisamente, perché coperta da altre unità, una nave con due tralicci alti, simili a quelli delle corazzate americane. Dato il mare calmissimo preferisco avere una visione sommaria della situazione allo scopo di non far scorgere il periscopio la cui scia, nonostante l'andatura al minimo, è visibile.

- Ore 19.37 - Eseguo una nuova determinazione alla distanza di 4000 m rotta del nemico invariata 140° , vel. 13 nodi. Accosto a dritta per Rv. 220° per portarmi al lancio.
- Ore 19.42 - Dopo una brevissima osservazione a quota periscopica, scendo a quota 15 m e metto pari avanti a mezza forza per serrare le distanze (1).
- Ore 19.48 - Ritorno a quota periscopica. Sono prossimo all'angolo di mira 28° dell'incrociatore della seconda linea, la cui visuale diretta è libera per la lunghezza dello scafo; nella linea a me più vicina, di prora e di poppa all'incrociatore, vi sono rispettivamente un Ct ed un grosso piroscavo.
- Ore 19.55 - Lancio di prora tutti i siluri 1 4 3 2 nell'ordine, di cui 1 e 2 dritti, 3 e 4 angolati rispettivamente di 5° a dritta e 5° a sinistra. Subito dopo il lancio mi disimpegno. Distanza al lancio dalla 1^a linea 1300 m, dall'incrociatore 1800 m.
- Dopo 63 secondi dal lancio si ode un primo scoppio; dopo 90 secondi altri due scoppi vicinissimi. Questo mi fa desumere di avere colpito un'unità della prima linea e successivamente una della seconda. Secondo la velocità del siluro le distanze al lancio risultano infe-

(1) « Pari avanti » significa: entrambe le eliche in moto alla stessa velocità verso l'avanti.

riori e precisamente di circa 1000 m dalla prima linea e 1400 dalla seconda. Dopo 4m 30s dal lancio mentre l'unità trovasi a circa 65 m inizia la caccia con una scarica centrata di bombe; scendo a quota 100 fermando tutti i macchinari. La caccia continua per circa 2 ore con studiata lentezza e con scariche più o meno centrate; noto che ogni volta che l'unità sale intorno agli 80-90 metri si sentono nette le battute del peritero cui segue un immediato lancio di bombe. Decido pertanto di rimanere fra i 100 e 120 m di quota, tanto più che alle 21.35 un caccia mette in moto e nel passare di prora a poppa, oltre al rumore delle eliche, se ne sente nettamente un altro come di un cavo guizzante, il che mi fa ritenere trattarsi di torpedine da rimorchio.

Dopo le 22.15 si nota la presenza di un'altra unità più lontana; anche quella cacciante pare allontanarsi.

- Ore 22.50 - Emergo con Rv. 330° e noto di poppa a circa 3000 m un grosso bastimento in fiamme; sulla dritta a 45° una altra unità in fiamme e già avvolta in molto fumo; sulla sinistra a 70° dalla poppa una terza unità già bruciata di cui si vede però ancora il caratteristico fumo denso nero e grigiastro. L'incendio del primo piroscavo m'illumina decisamente e subito dopo noto nelle vicinanze due caccia in moto che iniziano delle segnalazioni; poiché ho assoluta necessità di caricare aria ed energia mi immergo per sottrarmi ad un'altra eventuale caccia ed allontanarmi dalla zona.

« 13 Agosto 1942

- Ore 01.30 - Emergo e mi allontano per nord. In lontananza si vede sempre un grosso incendio che di tanto in tanto manda alte fiammate al cielo.
- Ore 06.10 - Mi immergo. Constatato le seguenti avarie principali:
- perdita attraverso la cassa d'assetto AV di oltre 400 litri all'ora a quota 40 m.
 - perdita attraverso la rapida di 700 litri orari alla stessa quota.

- perdite non preoccupanti attraverso gli astucci (1). Per quanto la perdita attraverso la cassa assetto AV. sia abbastanza sensibile e mi obblighi a rimanere ad una quota intorno ai 40 m decido di rimanere in zona.
- Ore 10.25 - In seguito all'ordine di Maricosom emergo ed in superficie dirigo per rastrellare la zona assegnatami.
- Ore 10.50 - A seguito di un nuovo ordine di Maricosom mi immergo in attesa del probabile passaggio di Forza Navale diretta a ponente.
- Ore 11.45 - Si odono scoppi lontani ad intervalli fino alle 13.30; nulla è in vista in zona.
- Ore 15.50 - All'ordine di ricercare la nave portaerei emergo e dirigo in superficie per Rv. 230° verso la zona segnalata.
- Ore 16.33 - A seguito di un nuovo ordine mi immergo nuovamente. Constato che la perdita alla cassa assetto AV. è in aumento; permango comunque in zona allo scopo di poter agire almeno contro eventuali unità isolate avariate.
- Ore 20.00 - Ricevuto l'ordine di attaccare un'unità isolata avariata emergo e dirigo in superficie alla ricerca.
- Ore 23.45 - Rotta sommergibile 270°; noto a distanza su Rilv. 110° il lancio di due razzi illuminanti.
- Ore 23.55 - Rotta sommergibile 270°; noto vicinissimo di poppa il lancio di tre razzi; fermo subito i motori e subito dopo noto il lancio sulla verticale di altri due razzi più bassi; mentre eseguo rapida immersione sento distinto il rumore di aereo. A quota 20 m si ode uno scoppio di bomba molto lontano.

« 14 Agosto 1942.

- Ore 00.00 - Mi allontano in immersione per nord mantenendomi a quota 40 m perché la perdita a prora continua ad essere notevole. Tra le 00.17 e le 00.40 si notano agli idrofoni alcune sorgenti lontane di natura dubbia

(1) Gli astucci, sono lunghe aperture circolari, foderate di un legno speciale untuoso, attraverso le quali passano le estremità degli assi delle eliche.

perché alcune rimangono costanti anche con l'accostare del sommergibile.

Ore 01.30 - Emergo e riprendo l'agguato.

Ore 05.45 - Mi immergo. Durante il giorno si odono ad intervalli scariche lontane di bombe.

Ore 21.00 - Emergo e per le precedenti avarie decido di rientrare.

« 15 Agosto 1942.

Ore 07.30 - Sul punto T3 di Trapani - rotte di sicurezza.

Ore 10.05 - Ormeggiato alla banchina sommergibili.

« Comportamento del personale:

L'attesa, l'entusiasmo e lo spirito combattivo che animano l'equipaggio ogni qualvolta si prevede un incontro col nemico, si sono concretati nel momento dell'azione in una vigile e calma collaborazione. Questa è stata preziosa non solo nella fase dell'attacco ma soprattutto nel periodo successivo della caccia nemica che, per quanto non molto lunga, e con un lancio complessivo di una sessantina di bombe, in qualche momento è stata ben centrata soprattutto se derivata da individuazione con peritero le cui emissioni, come già detto, a quota inferiore ai 100 m erano nettamente udibili a scafo ».

« *Brin* » - Comandante, T.V. LUIGI ANDREOTTI
Capo Servizio G.N., Cap. G.N. EMIDIO VENTIMIGLIA

Parte da Cagliari il 1° agosto e giunge il 3 nella zona assegnatagli, circa a 30 miglia per nord-ovest da Algeri dove rimane fino al 13 facendo scarse rilevazioni agli idrofoni e nessun avvistamento, nonostante i suoi tentativi di giungere in vista delle sorgenti dei rumori. Solo la sera dell'11, stando in emersione, avvista a 2000 m un Ct che dirige sul sommergibile ad alta velocità. Il *Brin* fa rapida immersione e l'incontro non ha seguito. Il 12 subisce una caccia che dura dalle 09.20 alle 19.00 con bombe intervallate che scopiano vicine e vicinissime. Il 13 su ordine ricevuto si sposta di circa 120 miglia più a ponente. Ancora rilevazioni idrofoniche, nessun avvistamento. Il 16 riceve ordine di rientrare ma il 17 gli viene ordinato di raggiungere una zona nel Mediterraneo Centrale, immediatamente a nord di Biserta. Il 18 stesso è in zona ma riceve ordine di rientrare e la sera stessa è a Cagliari.

« *Bronzo* » - Comandante, T.V. CESARE BULDRINI
 Capo Servizio G.N., Cap. G.N. ALFONSO NERILLI

Parte da Maddalena l'11 agosto. Il 12 è in zona a nord di Capo Bon e dalla sera comincia gli avvistamenti:

« 12 Agosto 1942.

- Ore 19.05 - Al periscopio avvisto una formazione composta di piroscafi e navi da guerra, probabilmente Ct, di cui distinguo solo gli alberi. Distanza 10.000 m $\beta = 70^\circ$ a sinistra. Rotta nemico 100° , velocità 12.
 Mare calmissimo senza la minima increspatura; non si distingue il limite fra mare e cielo.
- Ore 19.56 - Vedo un'esplosione a poppa di un piroscapo.
- Ore 19.58 - Un piroscapo colpito da siluro sul fianco sinistro si incendia provocando una colonna di fiamme e fumo che si apre immediatamente a pino sul mare.
 Subito dopo vedo un'altra esplosione dietro a questo.
- Ore 20.02 - La distanza dei piroscafi va sempre aumentando. In questo intervallo ho contato 12 piroscafi e 4 navi da guerra, ma appena alzavo poco di più il periscopio vedevo altri alberi di là dall'orizzonte.
- Ore 20.23 - Un'altra nave viene colpita.
- Ore 20.40 - In totale vedo quattro incendi. Le navi sparano.
- Ore 21.09 - Emersione. Si vedono cinque incendi. Dato l'orizzonte ancora chiaro, mi allontanano. Vedo un Ct che passa a forte andatura nei pressi di un piroscapo incendiato, molto lontano.
- Ore 21.28 - Un piroscapo già incendiato salta per aria.
- Ore 21.52 - Sto dirigendo in mezzo agli incendi. Di prora si accende il controsegnale della giornata, le tre luci contemporaneamente, verticali, come in uso sulle navi di superficie. Intanto, all'incirca nella stessa direzione, ma più lontani, partono pochi colpi di cannone di cui vedo le codete. Il tiro è molto teso, però non si vede l'unità che sta sparando, nè il bersaglio. La notte è molto buia rischiarata solo dai piroscafi e dalla nafta che bruciano.

- Ore 22.05 - Si avvistano tre sagome su cui metto la prora. Riconosco trattarsi di due incrociatori ed un Ct. Dirigo alla massima forza per attaccarli. Passano alla distanza minima di circa 5000 m. Non posso lanciare. Dò il segnale di scoperta. Le navi sono state avvistate assai lontane in quanto si profilavano sull'orizzonte rischiarato da un incendio.
- Ore 22.26 - Metto la prora su uno dei fuochi ora spento per constatare se la nave che stava bruciando è affondata oppure se a bordo sono riusciti a domare l'incendio.
- Ore 22.29 - Al traverso sinistro si avvista un Ct su $\beta = 89^{\circ}-90^{\circ}$ che dirige all'incirca nella stessa direzione della precedente formazione.
- Ore 22.30 - Entriamo in una zona ricoperta da uno spesso strato di combustibile liquido.
- Ore 23.00 - Nella posizione dove c'era un piroscavo che bruciava non c'era più nulla. A dritta un incendio di combustibile in mare.
- Ore 23.02 - Dirigo su un piccolissimo fuoco che brucia sulla mia sinistra. Attualmente, oltre al piroscavo su cui stiamo dirigendo, vi sono nelle mie vicinanze altri due incendi di combustibile in mare. Quando sono più vicino riconosco di avere di prora un grosso piroscavo navigante a lento moto (circa tre miglia all'ora) con un principio di incendio a poppa. Avvicinatomi ancora, si vede movimento di gente nei pressi dell'incendio che molto probabilmente sta cercando di arginare il fuoco.
- Le fiamme non sono molto alte e ritengo che siano le sovrastrutture della nave che stanno bruciando e non il carico contenuto nella stiva.
- Ore 23.46 - A 1200 m circa, lancio il siluro n. 1 con angolazione zero, puntando sulla prora del piroscavo. Il siluro, dopo aver fatto una baionetta di circa 30 metri a sinistra riprende la sua corsa, con una angolazione, rispetto alla rotta iniziale, di circa 5° a sinistra e passa di prora. Sono ben illuminato dall'incendio che sta a sinistra della prora. Lancio il siluro n. 2 con angola-

zione zero. Dopo analoga baionetta a sinistra il siluro prosegue con un'angolazione di circa 3° a sinistra sfiorando la prora del piroscafo. Queste angolazioni sono dovute probabilmente a difetto dei rocchetti di angolazione che, nel riportare a zero le angolazioni a sinistra date durante l'attacco ai due incrociatori ed un Ct delle 22.05, hanno saltato qualche dente.

Ore 23.48. - Lancio il siluro n. 3 puntando sull'albero di carico di prora. Il siluro, dopo una baionetta di circa 30 metri a sinistra colpisce il piroscafo sotto la plancia. Contemporaneamente all'esplosione, che eleva verso il cielo una colonna di fuoco e fumo, alta qualche centinaio di metri, tutto il piroscafo si incendia e istantaneamente il fuoco si propaga su una zona di mare che va dal piroscafo a duecento metri verso di noi. Siamo illuminati a giorno. Accosto a dritta e metto la poppa sul piroscafo. Dati al lancio: $\beta = 80^\circ$ a sinistra - angolazione zero - profondità 3 m - D. 1000 m - tempo trascorso fra il lancio e l'esplosione 55 secondi.

Pochi minuti dopo, in una schiarita, vedo la prora staccata dal resto della nave ed alle

« 13 Agosto 1942.

Ore 00.00 - il piroscafo fortemente appruato e sbandato a sinistra comincia ad affondare.

La nave colpita è un grosso piroscafo misto, con un cannone a prora ed uno a poppa, prora assai slanciata, due passeggiate al centro e due a poppa. La poppa non ha forma stellata, ma all'incirca è come quella del *Conte di Savoia*, un po' più arcuata in basso verso il centro della nave. Ha un solo fumaiolo, ed è dipinta di colore chiaro. Non ha mimetizzazione. E' stracarica di materiale.

Dietro il piroscafo si vedono dei lumicini azzurri che si allontanano tutti nella stessa direzione. Ritengo trattarsi delle barche dei naufraghi che dirigono verso qualche unità nemica giunta in loro soccorso. Vorrei girare attorno all'incendio per portarmi nella dire-

- zione verso la quale stanno andando le lance e inizio a manovrare in tale senso, ma alle
- Ore 00.20 - vedo sulla dritta due luci rosse, vicine fra di loro, poco alte sull'orizzonte. Ritengo trattarsi di una nave e dirigo su di essa alla massima andatura. Non trovo nulla.
- Ore 00.42 - Vedo sulla dritta dei lampi su cui metto la prora.
- Ore 00.45 - Il piroscalo da noi colpito si capovolge ed affonda. Rimangono sul mare due vastissime zone di combustibile che brucia: una dove è caduta la prora distaccatasi e l'altra in corrispondenza della nave affondata.
- Ore 01.04 - Sulla nostra sinistra ricompaiono le due luci avvistate alle 00.20. Metto la prora su di esse e cammino fino alle
- Ore 01.45 - Vengo a dritta per girare attorno agli incendi e recarmi nella zona verso la quale dirigevano i naufraghi.
- Ore 03.51 - Accosto a sinistra mettendo la prora su una luce avvistata. Poco dopo mi accorgo trattarsi del faro dell'isola Piana. Accosto a dritta e pochi minuti dopo si avvista il faro dell'isola dei Cani. Mentre sto nuovamente dirigendo verso la zona che intendevo esplorare, mi viene segnalato che in prossimità del mio punto una portaerei sta bruciando. Poiché all'incirca in quella direzione vedo un grande incendio che non so con esattezza stabilire se è uno degli incendi precedenti oppure no, alle
- Ore 05.00 - dirigo su di esso. Constato trattarsi di un incendio di combustibile.
- Ore 06.06 - Al traverso a dritta, nella luce dell'alba, si avvista un grosso aereo di nazionalità non identificata che mi gira attorno alla prora e sembra abbia intenzioni aggressive. Ho gli armamenti a posto e contromanovro per mantenerlo sempre al mio traverso. Poco dopo l'aereo accosta e prende una rotta in allontanamento. Giunto a sufficiente distanza, alle
- Ore 06.10 - eseguo la rapida immersione.
- Ore 09.05 - Al SITI ricevo l'ordine di emergere e di effettuare la

- ricerca di eventuali navi avariate su un segmento di parallelo assegnatomi (1).
- Ore 10.22 - Emergo e dirigo per il parallelo ordinatomi. In mare si vede ancora un incendio. Calma piatta, orizzonte invisibile.
- Ore 10.30 - Sulla nostra sinistra si vede il mare ricoperto di puntini neri di cui non distinguo la natura. Dirigo su di essi. Si tratta di una zona di relitti ampia 4-500 m. Avvicinatomi trovo alcune lance di salvataggio senza nessuno a bordo, alcune ancora con i remi nelle scalmiere, un'altra con un armamento a vela completo a pagliolo. In mare vi sono alcune migliaia di bidoni di combustibile leggero esplosi e tutti bruciati, travi ed altri oggetti, alcuni dei quali bruciano ancora. Sulle lance di salvataggio non vi è alcun nome. Effettuo un giro intorno alla zona. Intanto avvisto all'orizzonte delle sagome strane, non ben definite. Dirigo su di esse. Avvicinatomi riconosco trattarsi di quattro zatteroni in legno, ciascuno con un albero, con le penole formate da remi e travi, due con una vela rossa scarlatta, uno con una vela gialla canarino, un altro con vela bianca. Data l'assoluta assenza di vento, le vele sono usate come tende. A bordo di queste zattere vi sono da cinquanta a settanta persone che non si scompongono affatto al mio avvicinarsi. Rimangono sedute e molti di essi stanno fumando. Mi avvicino mantenendo la prora sulle zattere.
- Ore 11.56 - Mi fermo vicino ad esse. Domando in italiano se hanno feriti a bordo: nessuna risposta. Ripeto la domanda in inglese e mi viene risposto negativamente. Li informo che avrei trasmesso la loro posizione perché venissero a salvarli. Mi si risponde in modo molto fiero che non importava. Attorno a noi vi è una zona larga 3-4000 m ricoperta di relitti dell'identico tipo di quelli precedenti.

(1) Il SITI era un apparecchio radio funzionante su onde lunghissime, che consentiva di ricevere comunicazioni stando in immersione ad una quota massima di 15 metri circa.

- Ore 11.58 - Mi allontanano prendendo rotte varie per non dare alcuna indicazione sulla mia direzione.
- Ore 12.34 - Metto la prora su due alberi avvistati sotto l'orizzonte. Poco dopo mi accorgo trattarsi di due pescherecci. Mi allontanano senza farmi vedere. Sto compilandolo il segnale per i naufraghi.
- Ore 12.47 - Si avvista un aereo, poi riconosciuto per un aereo di soccorso tedesco, che dopo un poco dirige verso la zona dove erano i naufraghi, lancia un segnale rosso in mare ed ammara. Rinuncio a trasmettere il mio segnale.
- Ore 12.57 - Si avvista un altro aereo tedesco.
- Ore 13.47 - Per Rlv. 195° si avvistano sotto l'orizzonte gli alberi di due navi da guerra. Rimango in superficie e manovro per mantenermi possibilmente fuori vista da loro, dato che non posso attaccare, poiché il β è di circa 70° sulla dritta - D. 20.000 m. Posso così determinare la loro rotta che è di 300° . Trasmetto il segnale di scoperta. Poco dopo riconosco trattarsi di due incrociatori a tre fumaioli.
- Ore 14.10 - Le due navi accostano e passano fra l'isola dei Cani e la costa. Intanto sulla mia sinistra avvisto gli alberi ed il fumaiolo di una nave mercantile la quale accosta continuamente mantenendosi però quasi ferma. Non so se attribuire la sua manovra alla presenza degli incrociatori inglesi oppure al suo timore di essere attaccata da qualche sommergibile. Intanto mi viene segnalato che all'incirca in quella posizione vi era una portaerei ferma in avaria.
- Ore 14.15 - Prendo immersione e vado all'attacco. La sagoma del fumaiolo e della plancia dell'unità attaccata è del tutto simile a quella di un trasporto aerei (Aircraft-Tender) inglese. Malgrado metta le macchine a tutta forza riesco a guadagnare pochissimo sulla distanza, sebbene la nave vada lentamente, poiché ha cessato di accostare e presenta un β di circa 160° a sinistra. Gli idrofoni non sentono né il piroscapo né i due incrociatori che stanno passando.

- Ore 16.25 - Emergo per guadagnare in superficie sulla distanza, portarmi di prora alla nave e attaccarla in immersione. Però trovandomi più vicino, riconosco trattarsi di un grosso rimorchiatore con rotta verso Biserta. Vicino ad esso vi è un peschereccio che dirige verso l'isola dei Cani. Li tengo d'occhio mantenendomi fuori vista.
- Ore 16.35 - Stiamo attraversando un banco di relitti: i soliti bidoni, travi, oggetti vari e molta nafta in mare. Viene segnalato che la portaerei si trova in altra zona colpita da siluro.
- Ore 17.16 - Dirigo alla massima andatura per il punto centrale di tale zona.
- Ore 17.25 - Si avvista un aereo nazionale. Da tale ora fino al tramonto vengono avvistati moltissimi aerei nazionali ed alleati. In alcuni momenti sul nostro cielo vi sono fino a trenta aerei.
- Ore 18.20 - Un aerosilurante nazionale del tipo S.79 muove all'attacco contro di noi da circa 6000 m di distanza. Non contromanovro né chiamo la gente alle mitragliere, per non fargli sorgere dei dubbi. Mi tengo però pronto a manovrare. A circa 2500 m l'aereo, avendo riconosciuto la bandiera, desiste dall'attacco.
- Ore 18.35 - Si incontrano diverse chiazze di nafta.
- Ore 18.37 - Abbiamo ormai passata la zona in cui avrebbe dovuto essere la portaerei. All'orizzonte sulla nostra sinistra si vede una sagoma oscura. Ritengo trattarsi dello Scoglio dei Fratelli, ad ogni modo mi avvicino per breve tratto per il riconoscimento.
- Ore 18.52 - Dirigo per un punto situato 10 miglia più a nord della posizione precedentemente segnalata della portaerei ferma.
- Ore 18.58 - Un altro aereo silurante del tipo S.79 muove all'attacco contro di noi, ma desiste a circa 3000 m.
- Ore 19.03 - Per Rlv. 330° avvisto una colonna d'acqua. Si sente una esplosione. Sulla verticale dell'esplosione sono passati undici aerei tuffatori. Attorno a noi vi sono

- più di 30 aerei. Dirigo sull'esplosione ritenendo possa trattarsi di una indicazione da parte di un aereo.
- Ore 19.34 - Sulla dritta, all'orizzonte, si avvista una nave, probabilmente un sommergibile. Poco dopo si riconosce chiaramente trattarsi di un sommergibile della classe *Emo*.
- Ore 19.53 - Passiamo a portata di voce dell'*Emo* che ci chiede notizie della portaerei. Non posso dare alcuna notizia, né l'*Emo* la può dare a noi. Reciprocamente chiediamo quale è stata la zona da noi esplorata. Dirigo per una zona intermedia.
- Ore 23.50 - Si avvista una fiamma all'orizzonte per Rlv. 360°. Prendo rotta nord.
- Ore 23.54 - Di prora si accendono a breve intervallo, successivamente da dritta verso sinistra, alla stessa quota, quattro bengala rossastri, del tipo di quelli usati dagli aerei inglesi durante gli attacchi notturni.
- Ore 23.58 - Diminuisco l'andatura e prendo rotta 350°.

« 14 Agosto 1942.

- Ore 00.04 - Rlv. 330° altri quattro bengala che si accendono sempre da dritta verso sinistra, alla stessa quota di prima. Prendo rotta 330°.
- Ore 01.19 - Si sente ben distinto un rumore di aereo che ci passa molto vicino.
- Ore 01.32 - Vengo a sinistra per rotta sud.
- Ore 01.44 - Per Rlv. 135° cannoneggiamento lontano. Prendo rotta 135° le macchine avanti alla massima forza.
- Ore 02.20 - Per Rlv. 145° riprendono le cannonate. Si vede il vertice della traiettoria dei proiettili. Le cannonate durano circa un minuto.
- Ore 02.23 - Prendo rotta 190°, poi subito dopo 200° e 220°. Probabilmente si tratta della formazione navale transitata da Capo Bon alle 01.43, di cui al telegramma 033114 di Maricosom, finito di decifrare alle 04.32. Le navi ci debbono essere passate molto vicine, ma non le abbiamo viste. La notte è molto buia. Non si distingue l'orizzonte.

- Ore 03.15 - Stiamo attraversando una zona di relitti. In mare c'è molto combustibile liquido.
- Ore 04.57 - Rlv. 227° si avvista una luce. Ritengo trattarsi di una luce sulla costa, ma ad ogni modo mi avvicino. Confermata la mia supposizione, riprendo il pendolamento in prossimità dell'isola dei Cani.
- Ore 05.44 - Immersione.
- Ore 20.40 - Emersione. Maricosom, con telegramma 195914, ci ordina di spostare la nostra zona 140 miglia a ponente.
- Ore 21.11 - Prendo rotta vera 270°.
- Ore 23.50 - Al SITI ci viene trasmesso un telegramma del sommergibile *Otaria* segnalante la presenza di una unità di tipo imprecisato a nord-ovest del nostro punto, con rotta ponente, velocità 8 miglia. Poiché la rotta di collisione con tale unità mi porta di poco a nord della nuova zona assegnatami, prendo rotta 278°,5.

« 15 Agosto 1942.

- Ore 00.21 - Maricosom, con telegramma 214214, ci ordina di spostare la zona di altre 20 miglia a ponente.
- Ore 08.54 - A mare un pezzo di aereo.
- Ore 12.44 - Avendo raggiunto e oltrepassato il punto di collisione con l'unità segnalata e non essendovi nulla in vista all'orizzonte, prendo rotta sud.
- Ore 13.13 - Entro in zona e mi immergo.
- Ore 20.53 - Emersione. Pendolamento in zona ».

Il 16 riceve telegramma di rientro ed il 17 è a Cagliari.

Riportiamo ancora le osservazioni del comandante circa il comportamento del personale:

« Il personale ha sempre risposto ottimamente in ogni occasione: come già in precedenti azioni di contatto col nemico, ha conservato in ogni istante la massima serenità di spirito, prontezza e precisione di esecuzione degli ordini impartiti, e totale sprezzo del pericolo. Teso sempre con tutte le sue forze al raggiungimento del successo ».

Rientrato il 17, nella notte fra il 17 ed il 18 riparte da Cagliari, per una zona di agguato a nord del golfo di Tunisi. Il 18 stesso riceve un ordine generale di rientro che riguarda tutti i sommergibili del Mediterraneo Centrale. Nel telegramma si raccomanda di fare « massima attenzione sommergibile nemico avvistato 26 miglia ad est Capo Spartivento Sardo ».

Sulla rotta di ritorno il *Bronzo* si scontra casualmente col sommergibile segnalato e tracce dello scontro vengono constatate in una visita allo scafo del *Bronzo* immesso in bacino pochi giorni dopo a Maddalena al suo rientro. Ecco il breve racconto della avventura che ha dato luogo ad uno strano fenomeno sul funzionamento dei motori termici.

« 18, Agosto 1942.

Ore 20.29 - Per Rlv. 105°, a distanza circa 4000 m., scoppia un siluro. Lo scoppio è stato udito molto distintamente anche nell'interno del sommergibile. Accosto a sinistra per Rlv. 290°.

Ore 20.40 - Odo fortissimi due colpi sotto lo scafo che danno un leggero sussulto al battello. Ho la netta impressione che i due colpi si siano verificati il primo sotto il cannone ed il secondo sotto lo spadino (1) sul lato dritto. All'istante non riesco a comprendere quale possa essere stata la causa, ma quando vengo a conoscenza che entrambi i motori, contemporaneamente al 2° urto, sono precipitati da 300 a 400 giri senza che alcuno li toccasse, e sono poi subito dopo ritornati a 300 giri, mi si presenta l'idea di aver investito il sommergibile nemico, che, al primo urto, ha dato aria. L'aria, sfuggita dagli allagamenti o da uno sfogo d'aria rotto dall'urto, investendo le eliche, le ha fatte precipitare. Terminato l'afflusso dell'aria, i motori sono tornati a normale regime. Verranno comunicati gli accertamenti fatti in bacino. Si allega un grafico della nostra manovra e della probabile manovra del sommergibile nemico.

(1) Organo esterno sporgente dallo scafo, dell'apparecchio elettro-acustico per ricevere e trasmettere segnali a breve distanza.

- Ore 20.58 - Dò il segnale del siluro che è scoppiato vicino a me. Riprendo la rotta per il punto C, dove giungo alle
- Ore 21.15 - Proseguo sulle rotte di sicurezza. In prossimità di Capo Spartivento incontro un dragamine che mando sul punto dove è stato avvertito l'urto.
- Ore 01.01 - Ormeggiato alla banchina sommergibili di Cagliari ».

« *Cobalto* » - Comandante, T.V. RAFFAELE AMICARELLI
Capo Servizio G.N., Ten. G.N. GIOVANNI MELOSCI

Partito da Cagliari l'11 agosto, non è rientrato. La sua storia è narrata assai efficacemente dalla relazione compilata dal comandante al rientro dalla prigionia.

« 11 Agosto 1942 - Tutti i sommergibili del Gruppo di Cagliari lasciano la base per missione di guerra, in seguito ad avvistamento di forze navali anglo-americane in rotta verso est e provenienti da Gibilterra.

Lascio la base alle ore 18, dirigo per la zona di agguato nelle acque del Canale di Sicilia.

12 Agosto 1942 - All'alba sono in zona e prendo immersione. Nel corso della mattinata ricevo diversi segnali di scoperta i quali mi lasciano prevedere che entrerò in contatto con le forze navali nemiche durante la notte o all'alba del giorno successivo. Verso le ore 09.00 viene ricevuto un messaggio circolare di Maricosom:

"Il nemico sta tentando di forzare il passaggio del Canale di Sicilia per raggiungere Malta assediata. Il nemico non deve passare. Il Paese fa affidamento sullo spirito aggressivo e sulla volontà di vittoria dei sommergibili. Attaccate col massimo impegno e senza limiti di zona".

Dò lettura del messaggio all'equipaggio aggiungendo poche parole di circostanza.

Nel frattempo altri segnali di scoperta precisano che le forze nemiche sono divise in due gruppi: il primo, composto di un convoglio con numerosa scorta, diretto per il passaggio fra la costa e la Galite; il secondo, composto di navi da battaglia, portaerei, incrociatori con fortissima scorta di siluranti, più a nord.

Sono alquanto incerto sulla posizione avendo avuto durante la notte avaria ad un motore e difettoso funzionamento della giro-

bussola, e non avendo potuto osservare all'alba causa cielo coperto. Ritengo comunque che dirigendo a massima velocità in superficie verso ovest io abbia fortissime probabilità di venire in contatto con uno dei gruppi. Alle ore 09.30 emergo e dirigo alla massima forza per 280° . Dopo due ore mi immergo per 10 minuti di ascolto: all'idrofono numerose sorgenti, forza 2-3, turbine, motori, macchine alternative nei settori prodieri - rilevamento statico. Riemergo e rimetto in rotta e velocità. Dopo circa mezz'ora all'improvviso, a poche centinaia di metri un sommergibile classe *Emo* emerge. Il riconoscimento reciproco è immediato. Il sommergibile che ha inizialmente la mia rotta, accosta verso sud. Tento di arrivare a portata di voce per dirgli di seguirmi, essendo ormai ben sicuro della mia manovra; ma non riesco.

Forse non ha rilevato ancora niente agli idrofoni e vuole tentare un intercettamento sotto costa, forse ha rilevato qualcosa verso sud. Comunque fa un'ampia accostata e si allontana. Nel frattempo un aereo viene avvistato verso sud-ovest. Immergiamo contemporaneamente.

L'aereo non vede e passa oltre. Ritorno a quota periscopica, gli idrofoni mi confermano le stesse sorgenti, vicine, numerosissime.

Alle ore 13.45 rilevamento polare 350° avvisto un Ct e ad intervallo di pochi secondi altri 11 Ct. Essi coprono il settore da rilevamento polare 350 a rilevamento polare 20 . Il β è 0° . Distanza stimata: 18.000-20.000 m. Sono apparentemente in linea di fronte, più probabilmente su di un grande arco di cerchio e compiono frequenti ampie accostate indipendenti.

All'estremo limite dell'orizzonte numerosi fumi.

Mare calmissimo, cielo sereno, visibilità perfetta. Molti aerei in volo. La mia posizione stimata è 30 miglia a nord-est della Galite.

Data la posizione delle forze nemiche, deduco trattarsi della forza navale pesante e decido tentare l'attacco contro una delle unità maggiori (*Nelson*, *Rodney*, *Wasp*, sono tra le segnalate nominativamente nel messaggio di scoperta).

Scendo a 50 m per sottrarmi alla ricognizione aerea, dò gli ordini di approntamento e informo l'equipaggio che si va all'attacco. Vengo due o tre volte a quota periscopica. I Ct lanciano bombe di profondità, ma apparentemente non hanno rilevato la mia presenza.

Alle ore 14.00 circa, rumore di eliche che si avvicinano, scendono verso poppa, si allontanano, ritornano, si allontanano di

nuovo. Gli idrofoni non danno più indicazioni specifiche; nei 360° le sorgenti — forza massima — si coprono l'una con l'altra, con particolare intensità nei settori prodieri di dritta.

I siluri sono pronti: l'equipaggio è a posto di combattimento. Vengo a quota periscopica mentre inizio l'accostata verso nord. Metto fuori il minimo di periscopio necessario: a 300 m al traverso a dritta c'è un Ct in violenta accostata verso di me. Rientro il periscopio e sono a 18 m, quando la prima salva mi raggiunge esplodendo sopra lo scafo. La torretta sussulta come se dovesse spezzarsi, il battello è spinto in basso violentemente. Lo fermo a circa 120 m, ma non governa bene. I timoni di prora sono incatastati, il battello si appesantisce e scende appoppato. Altre salve e bombe isolate seguono vicinissime mentre il battello non risponde ai comandi e sale e scende. Dopo la seconda salva il motore di dritta precipita; ritengo che l'elica sia stata colpita e fermo il motore. Il battello è molto appoppato e scende. Vado nella camera lancio AD, ma nessuna via d'acqua è visibile. Ho esaurito l'acqua di dosaggio e il battello è ancora pesante e scende appoppato. Lo sorreggo con manovre d'acqua, ma inutilmente. La pressione nell'interno è quasi insopportabile. Molte lampadine sono saltate, il locale manovra è scarsamente illuminato. Gli apparati r.t. sono in pezzi. L'equipaggio è tranquillissimo.

Alle ore 16.45 dò l'ordine all'ufficiale in 2^a T.V. Giorguli Elio, di mandare gli armamenti del pezzo e delle mitragliere in torretta nel tentativo di emergere e dare combattimento in superficie.

Il Direttore di Macchina, Ten. G.N. Melosci Giovanni mi comunica che l'aria AP (alta pressione) è quasi esaurita; non c'è altro da fare che attendere la fine.

Un'altra esplosione; questa volta più lontana e a quota maggiore. Sento che il battello rallenta la sua discesa, si ferma e ricomincia a salire, prima lentissimamente poi sempre più velocemente mentre sbanda sulla sinistra. Il Direttore di Macchina tenta di raggiungere lo sfogo di aria di dritta, ma il battello è sbandato di almeno 60° e non si può camminare. Lo sbandamento sta per raggiungere i 90° quando il battello si raddrizza di colpo.

Siamo in superficie. I portelli sono deformati e solo dopo molti sforzi il guardiamarina Romito Stelio riesce ad aprire quello della torretta.

L'armamento del pezzo che è sulla torretta salta in plancia e corre ad armare il pezzo. Io seguo, e vedo al traverso dritta, distanza 300-500 m un Ct inglese che a tutta forza dirige su di me per speronarmi mentre apre il fuoco con cannone e mitragliere. Dò ordine di aprire gli sfoghi d'aria, di abbandonare la nave per evitare che l'equipaggio sia massacrato. La gente esce ordinatamente dai portelli di prua e torretta. La prua è alta sul mare, lo scafo è già sotto dalla torretta a poppa e si sta riempiendo d'acqua. Il nemico sospende il fuoco e sperona ad alta velocità colpendo la nave al traverso sulla dritta.

Molta gente è sbalzata in mare dall'urto violentissimo, tra cui il sottoscritto che, essendo in piedi sul battente della plancia per assicurarsi che non ci fosse alcuno nel punto in cui doveva avvenire lo speronamento, tra la violenza dell'urto e l'istintivo movimento per scansare il dritto di prua del Ct viene proiettato in mare sfiorando lo scafo.

Quando riaffioro il sommergibile è distante solo pochi metri e quindi posso ritornare immediatamente a bordo.

Le due navi sono rimaste incastrate per diversi secondi, e delle cime pendono da prua. Tre marinai si arrampicano sul Ct mentre quattro marinai inglesi si lasciano cadere in torretta in pieno equipaggiamento. L'ordine di aprire gli sfoghi d'aria non è stato ricevuto dall'Ufficiale in 2^a essendo l'interfonico fuori uso ed il portavoce stagno bloccato.

Comunque la camera di manovra è già piena d'acqua, e solo pochi metri di scafo e mezza torretta emergono.

Il T.V. Giorguli, che viene in coperta per ultimo, sta per precipitarsi di nuovo sotto quando gli domando se ha aperto gli sfoghi d'aria, ma io lo fermo essendo il suo gesto coraggioso, ma perfettamente inutile, perché dopo pochi secondi, alle ore 17.02 del 12 agosto il *Cobalto* si dispone in verticale ed affonda.

Il Ct *Ithurriel* ha messo nel frattempo in mare delle imbarcazioni per raccogliere i naufraghi.

Aiuto un paio di uomini a raggiungere dei salvagenti lanciati da bordo e poi mi reco a nuoto sotto bordo dell'*Ithurriel*, ove salgo quando le lance sono rientrate.

Mancanti all'appello:

S.T.V. compl.: Gardella Giovanni, scomparso in mare.

Elettricista: Volpe, deceduto a bordo.

La morte dell'elettricista Volpe è stata constatata personalmente dal sottoscritto. Due dei quattro militari inglesi affogano sotto il peso del loro equipaggiamento.

A bordo dell'*Ithuriel* sono ricevuto con correttezza militare. Sono allontanato dai miei uomini ed alloggiato in una cabina ufficiali dove ricevo la visita dell'ufficiale in 2^a che mi consegna una lettera del comandante dell'unità. E' una lettera cavalleresca con espressioni di rallegramenti per il tentativo di attacco e le condoglianze per la perdita della mia nave e dei miei uomini. Debbo considerarmi con tutto il mio personale ospite, non prigioniero. La lettera mi fu successivamente sottratta al campo provvisorio di New Market nel corso di una perquisizione ai miei oggetti personali fatta durante la mia assenza dall'alloggio.

Il 15 agosto ho un incontro col comandante dell'unità il quale mi conferma che la mia unità era stata rilevata all'ASDIC e che dopo la prima salva aveva perso grandi quantità di nafta.

La sera del 15 siamo a Gibilterra. Prima di essere trasferito alla fortezza di Gibilterra vengo interrogato da un capitano di fregata di cui non conosco il nome, il quale insiste per conoscere la mia provenienza senza riuscirci. Il colloquio è molto burrascoso, perché io rifiuto di dargli qualunque altra indicazione oltre i miei dati personali e rifiuto di discutere con lui la situazione politica italiana.

Alla fortezza di Gibilterra sono alloggiato in una cella nello stesso piano di forzati e detenuti civili, per cui protesto e come conclusione l'Ammiragliato decide di trasferirmi in Inghilterra col primo mezzo in partenza.

Il 19 vengo trasferito sulla portaerei inglese *Furious*. Il 27 dello stesso mese sbarco a Glasgow e di là sono portato con tutto il mio personale, ma sempre separato, a New Market, campo provvisorio di interrogazione ».

« *Dagabur* » - Comandante, T.V. RENATO PECORI

Capo Servizio G.N., Cap. G.N. RENATO FILIPPINI

Partito da Cagliari il 4 agosto dirige verso la sua zona a circa 50 miglia per nord-ovest da Bougie. Il 4 stesso riceve ordine di spostarsi più verso ponente, a sud delle Baleari. Risulta da fonte inglese, che il 12 agosto il Ct inglese *Wolverine* di scorta alla portaerei *Furious* (che dirigeva per Gibilterra avendo espletato la

sua missione di lanciare 37 Spitfire destinati a Malta) ha speronato, dopo averlo registrato al radar, un sommergibile italiano in lat. 37° 10' nord long. 01° 58' est. Non vi è dubbio che si trattava del *Dagabur*.

Il *Wolverine* ebbe la prora seriamente danneggiata e fu dovuto scortare nella sua navigazione verso Gibilterra.

Sul contributo dato dal *Dagabur* alle operazioni navali e sulla sua fine manca qualsiasi elemento, essendo il Sommergibile dolorosamente scomparso con tutto il suo equipaggio.

« *Dandolo* » - Comandante, T.V. GIOVANNI FEBBRARO
Capo Servizio G.N., Ten. G.N. LORENZO BETRÒ

Parte da Cagliari l'11 agosto. Il 12 giunge in zona e guidato dalle informazioni che via via riceve, assume rotta di avvicinamento al nemico segnalato.

« 12 Agosto 1942.

Ore 17.35 - Gli idrofoni mi segnalano numerose sorgenti (forza 1-2); seguo l'andamento dei rilevamenti che, a causa del vasto settore occupato dalle sorgenti, sembrano mantenersi costanti. Ciò mi fa ritenere di essere sulla direttrice di marcia della formazione.

Ore 18.00 - Essendo aumentata la forza delle sorgenti, vengo a quota periscopica e avvisto la formazione navale nemica alla distanza di 9-10 mila metri, che naviga con 90°. Ho l'impressione che, negli ultimi istanti precedenti la mia venuta a quota periscopica, la formazione abbia eseguito una accostata sulla sinistra. Mi porto sulla rotta d'attacco nord: poco a dritta della prora con un β maggiore di 90° a dritta distinguo un incrociatore e una nave da battaglia. Dritto di prora distinguo nettamente una portaerei con $\beta = 90^\circ$ a dritta seguita da una nave da battaglia. Tra me e la formazione distinguo 5 Ct con rotta parallela alla formazione stessa, alla distanza di circa 7000 m; l'ultimo Ct è su $\alpha = 320^\circ$ con β stretto sulla dritta.

Ore 18.04 - Mi porto a quota 25 m con prora 60° e metto alla massima andatura sperando di raggiungere una distanza utile al lancio in caso di zig-zagata del nemico.

Dopo circa 10 minuti decido di venire a quota periscopica per esaminare la situazione. A quota 20 m circa, mentre sto venendo a quota periscopica, gli idrofoni mi segnalano una turbina in rapido avvicinamento; sento la turbina a scafo sulla mia verticale e contemporaneamente

- Ore 18.30 - 4 bombe che scoppiano vicinissime allo scafo. Le fortissime concussioni causano spegnimento di luci e scatto di massimo con conseguente arresto dei motori E.P., rottura di numerosi globi e vetri degli strumenti; allago parzialmente la rapida e mi porto alla quota di 120 m, quindi a 90 m restando sull'assetto silenzioso con una macchina Av. minimo. Altre bombe vicine si susseguono mentre mi porto alla quota suddetta. Non appena riparata l'avaria agli idrofoni, prodotta dalle concussioni, sento due turbine che, restando nella zona, mi sottopongono a ricerca con frequentissimo uso del peritero, il cui rumore sullo scafo distingo nettamente. Il lancio delle bombe continua frequentissimo (n. 120) fino alle 21.20. Le due turbine restano in zona con forza variabile da 4 a 5 (1).
- Ore 22.45 - Gli idrofoni mi segnalano altre turbine presenti nella zona.
- Ore 23.00 - Essendo la forza delle sorgenti diventata 3 decido di emergere.
- Ore 23.18 - Emergo. Molto sotto costa di prora e a 40° a sinistra della prora avvisto due incendi: dirigo su quello che vedo di prora e poco dopo ho l'impressione che su di esso avvenga un'esplosione dopo la quale non distingo più nulla. Lo stesso fenomeno osservo sull'altro piroscavo alla mia sinistra.

« 13 Agosto 1942.

- Ore 01.35 - Dirigo per rientrare in zona. Mi immergo per eseguire ascolto idrofonico.

(1) « Motori E. P. » significa motori elettrici di propulsione. « M. T. » significa invece motori termici.

- Ore 02.20 - Emergo. Dirigo per la zona.
- Ore 04.00 - Inizio il pendolamento in zona.
- Ore 06.15 - Mi immergo; subito constato che lo scoppio delle bombe ha provocato il completo accecamento dei periscopi. Poco affidamento danno anche gli idrofoni avendo riscontrato basso isolamento a molti ricevitori. Essendo nella impossibilità di effettuare l'agguato a quota periscopica e l'ascolto al SITI ogni ora, decido di rientrare alla base.
- Ore 11.30 - Emergo.
- Ore 12.30 - Dirigo per rientrare.
- Ore 15.30 - Avendo ricevuto un telecifrato di Maricosom che mi segnala la presenza di una nave portaerei nemica ferma in avaria, decido di invertire la rotta e andare alla ricerca dell'unità segnalata, avendo la possibilità di operare di notte.
- Ore 16.55 - Con protocollo orario data 151413 ricevo un telecifrato di Maricosom che annulla il precedente segnale di avvistamento della nave portaerei nemica. Decido di rientrare alla base ed inverto la rotta.
- Ore 19.30 - Con protocollo orario data 164513 ricevo un telecifrato di Maricosom che mi dà nuovamente la posizione di una nave portaerei avariata ferma. A mezz'ora di distanza dal punto di approdo C di Cagliari, avendo la possibilità di recarmi sul punto segnalato, decido di invertire la rotta ancora una volta.

« 14 Agosto 1942.

- Ore 00.00 - Sono sul punto di avvistamento della nave portaerei nemica. Avendo ricevuto da Maricosom l'ordine di rientrare alla base, dirigo per il rientro.
- Ore 04.10 - Avvisto a 50° di prora a dritta con rotta 290° circa un sommergibile quasi fermo alla distanza di circa 1550-2000 m. Gli metto la poppa sopra e mi allontano per 5 minuti indi inverto la rotta e dirigo sul punto dell'avvistamento, presentandomi con β stretto. Cammino circa 15 minuti, ma non incontro più il sommergibile prima avvistato.

Ore 06.30 - Sono sul punto C di Cagliari.

Ore 09.20 - Passo gli sbarramenti.

Ore 09.47 - Sono ormeggiato ».

« Dessiè » - Comandante, T.V. RENATO SCANDOLA
Direttore di Macchina, Ten. D.M. C. FELICE MARANNA

Partito da Trapani l'11 agosto, il giorno successivo è in zona a nord del Golfo di Tunisi:

« 12 Agosto 1942.

Ore 05.22 - Immersione entrando in zona.

Ore 18.07 - Rumore indistinto forza uno agli idrofoni per Rlv. 270°. Esplorazione periscopica negativa. Dirigo verso la sorgente. La rotazione del rilevamento mi dà la sensazione che la sorgente tenda a scendere leggermente verso la costa. Prendo rotta normale al rilevamento.

Ore 19.00 - Al periscopio avvisto le cime degli alberi ed i fumi del convoglio.

Ore 19.07 - Vedo il convoglio attaccato da aerei nazionali; le navi navigano in ordine sparso zigzagando in continuazione protette dai Ct di scorta.

Ore 19.10 - Posso contare 24 unità delle quali 14 piroscafi e 10 Ct. Al periscopio vedo che si sta formando un nucleo considerevole di grossi piroscafi mentre altri continuano a navigare in ordine sparso. Tre Ct serpeggiano di prora a questo nucleo, altri due proteggono il lato di sinistra verso poppa. Due Ct isolati, più a nord, mi tengono su β prossimo a zero. Il nucleo principale naviga per Rlv. 110° con una velocità che stimo 15 nodi. Date le condizioni del mare (calma piatta) e del sole basso sull'orizzonte mi porto su rotta d'attacco per impatto 110°.

Ore 19.38 - A distanza che stimo sui 1800 m sono sull'angolo di mira e dò il fuori ai quattro siluri di prora con divergenza di due gradi l'uno dall'altro, ed intervallo tra

un lancio e l'altro di tre secondi (lat. 37° 38' nord, long. 10° 25' est) (1).

Pochi istanti prima del lancio vedevo nettamente otto piroscafi molto vicini l'uno dall'altro, tanto che la prora degli uni copriva la poppa degli altri; i piroscafi sono di tonnellaggio dalle 10.000 alle 15.000 tonnellate e di linea moderna; prora slanciata, poppa ad incrociatore. Caratteristiche idrofoniche dell'apparato motore: turbina. Nonostante le manovre d'acqua e l'andatura delle macchine, vengo fuori con la torretta. Eseguo disimpegno a quota 40 m.

Un minuto e quaranta secondi dopo il primo fuori si odono due scoppi di siluri. Agli idrofoni è impossibile rilevare se qualche unità si è fermata causa i continui scoppi che si sovrappongono.

Decido di tornare a quota periscopica per attaccare eventualmente altre unità con i siluri che ho ancora a poppa.

Ore 19.56 - Mentre sto risalendo comincia la caccia da parte dei Ct di scorta. Questa si protrae sino alle 21.27. Viene eseguita da tre unità con l'ausilio del peritero, e, ritengo, degli idrofoni. Ho la sensazione di avere ottenuto risultati in quanto per venti minuti i Ct non mi hanno dato caccia e due si sono mantenuti sempre in un determinato settore, dove ritengo si trovassero i piroscafi colpiti, allontanandosi da questi solo per lo sgancio di bombe.

Le bombe dirette contro l'unità sono state circa 120, ma nessuna a distanza tale da procurare danni. Durante la caccia mi sono mantenuto a quota 90 m con assetto silenzioso. Sopra i 90 m e tutte le volte che ho rimesso in moto le macchine, la caccia ha ripreso più violenta.

Ore 21.20 - Le sorgenti si affievoliscono e scompaiono.

Ore 22.12 - Emersione. Di poppa a distanza di circa un miglio e mezzo ho due piroscafi in fiamme. Vicino a questi una densa nuvola nera che manda bagliori mi dà l'idea

(1) Quarantacinque miglia a nord-ovest di Capo Bon.

debba trattarsi di un altro piroscabo incendiato. Date le condizioni della carica dell'aria e dell'energia elettrica, data l'intensità degli incendi dei piroscabi che mi sembra chiaro debbano considerarsi perduti, decido di allontanarmi per ritornare sul posto appena possibile.

Ore 23.50 - Quello che avevo apprezzato per un piroscabo, con incendio a bordo avvolto in una nube di fumo, salta in aria per scoppi inequivocabili di siluri. L'incendio anche su questo terzo piroscabo divampa ora in pieno.

« 13 Agosto 1942.

Ore 03.15 - Soltanto ora tutti e tre gli incendi sono spenti. Dirigo per la zona di questi incendi. Il mare tutto intorno è coperto di nafta e di relitti.

Ore 05.36 - Immersione.

Ore 10.47 - Seguito cifrato 064113 emergo per portarmi nella mia zona di rastrellamento.

Ore 11.59 - Rapida immersione per tre aerei da bombardamento che volavano con rotta ponente. Distanza 10.000 metri, quota 200 metri.

Ore 12.59 - Emergo.

Ore 14.27 - Eseguo rapida immersione causa aerei.

Ore 15.22 - Emergo.

Ore 15.37 - Rapida immersione per aerei.

Ore 16.12 - Emergo.

Ore 16.15 - Avvisto per sud una enorme colonna di fumo provocata certamente dall'incendio di qualche unità.

Ore 16.26 - Avvisto due aerei che si aggirano intorno a questo incendio.

Ore 17.08 - Dirigo per l'incendio. Scambio segnali di riconoscimento con aerei italiani e tedeschi che si susseguono nel mio cielo.

Ore 17.14 - Avvisto imbarcazioni nei pressi dell'incendio.

Ore 17.30 - Ho la sensazione che la nave sia affondata; l'incendio continua ancora.

- Ore 17.56 - Mi immergo per aerei.
- Ore 18.48 - Emergo. Dirigo per i relitti al fine di riconoscere di che nave si tratti.
- Ore 19.20 - Mi porto sotto una lancia di salvataggio. Nessun naufrago nemmeno sulle lance vicine. Ricupero alcuni oggetti al fine di riconoscere il nominativo dell'unità.
- Ore 19.30 - Mi allontanano pari avanti tutto. L'incendio sull'acqua tende a finire.
- Ore 19.35 - Avvisto formazioni da bombardamento tedesche che eseguono sgancio di bombe in prossimità dell'incendio. Accendo due fumate di riconoscimento. I bombardieri che sono una dozzina iniziano il martellamento sulla mia unità. La prima scarica cade a proavia del battello, le altre mi inquadrano lateralmente. Contemporaneamente alle fumate ho fatto spiegare in plancia la bandiera nazionale di seconda grandezza.
- Ore 19.38 - I bombardieri si allontanano dopo che l'apparecchio di punta ha fatto un giro di ricognizione sopra la nostra plancia.
- Ore 19.40 - Inizio l'accertamento dei danni subiti dal battello. Rotta per l'estremo nord-est della zona. Colpiti da schegge: ufficiali 4, sottufficiali 2, marinai 2.
- Ore 21.27 - Trasmesso telegramma di rientro.
- Ore 23.50 - Aerei mi accendono quattro bengala di poppa a distanza di circa 2000 metri.

« 14 Agosto 1942.

- Ore 02.22 - Trasmesso telegramma di approdo.
- Ore 08.00 - Traverso ostruzioni.
- Ore 08.30 - Mi ormeggio ».

Subito dopo il bombardamento il *Dessiè* aveva telegrafato a Maricosom chiedendo l'invio di una torpediniera per trasbordarvi i feriti gravi. Maricosom invece aveva dato ordine al *Dessiè* di rientrare. Le numerose avarie subite allo scafo ai macchinari al materiale in genere (fra cui la rottura di alcuni elementi delle bat-

terie accumulatori con fuoriuscita di acido) rendevano infatti impossibile l'immersione ed il *Dessiè* rientra alla base condotto dall'ufficiale in 2^a essendo anche il comandante tra i feriti.

« *Emo* » - Comandante, T.V. GIUSEPPE FRANCO
Capo Servizio G.N., Ten. G.N. RAFFAELE ZICCARDI

Parte da Cagliari l'11 agosto. Il 12 alle 01.05 è in zona e nel pomeriggio avvista il convoglio:

« 12 Agosto 1942.

- Ore 14.43 - Scoppio di bombe lontane. Poiché agli idrofoni sembra di rilevare una sorgente verso nord alle 15.04 emergo e dirigo a tutta forza su Rv. 0°.
- Ore 15.29 - Immersione.
- Ore 15.36 - Gli idrofoni rilevano turbine per 310°. Accosto con prora sul rilevamento per determinarne il senso di rotazione.
- Ore 16.00 - Poiché il rilevamento scade verso dritta decido di emergere.
- Ore 16.04 - Avvistato al periscopio la forza navale sul rilevamento vero 310°. Conto ventinove navi di cui sedici piroscafi, una nave portaerei, probabilmente una nave da battaglia e altre numerose unità da guerra. Apprezzo i seguenti dati $\beta = 60^\circ$ a dritta, $RB = 70^\circ$, $VB = 14$ miglia. Dirigo per l'attacco della nave portaerei (1).
- Ore 16.25 - Le unità della formazione navale accostano a dritta di circa 90° . In queste condizioni verranno a passare a distanza utile di lancio soltanto alcuni Ct ed un incrociatore. La portaerei che non ha ancora accostato rimane a 3000 m dietro l'incrociatore. Ritengo che non mi convenga attendere la eventuale accostata della portaerei e decido di lanciare contro l'incrociatore che mi passerà a circa 2000 metri.
- Ore 16.33 - Lancio di prora 4 siluri. Dati al lancio: $RB = 160^\circ$ - $VB = 14$ - $\rho = 17^\circ$ - $i = 102^\circ$ - $\beta = 85^\circ$ - $Rv = 82^\circ$ - $V = 2,5$ - $D = 1800$ metri.

(1) RB e VB significano rotta del bersaglio e velocità del bersaglio.

Profondità siluri 4 m - angolazione 0° - divergenza fra siluri 4° .

A 1m 47s dopo il fuori si sente uno scoppio di siluro ed a 2m 20s e 2m 30s altri due scoppi.

Ore 16.34 - Mi disimpegno.

Ore 16.37 - Scoppio di due bombe molto vicine. Dalle 16.37 alle 17.40 a intervalli scariche di bombe, alcune molto vicine.

Dalle 17.40 bombe in allontanamento.

Ore 19.00 - Emergo e comunico per R.T. l'attacco effettuato.

Ore 19.10 - Immersione.

Ore 22.28 - Emergo e riprendo pendolamento.

« 13 Agosto 1942.

Ore 00.58 - Avvisto di prora sul rilevamento vero 180° a circa 4000 metri due Ct con $\beta = 90^\circ$ a dritta; poiché a prora non ho siluri non posso tentare l'attacco.

Ore 01.12 - Allontanatisi i due Ct mi immergo per ascolto idrofonico. Agli idrofoni all'infuori delle turbine in allontanamento, zona libera. Emergo e lancio il segnale di scoperta.

Ore 05.30 - Immersione.

Ore 06.00 - Gli idrofoni rilevano una sorgente per 115° . Ascolto con la prora sulla sorgente.

Ore 06.10 - Avvisto in direzione del rilevamento idrofonico un sommergibile che due minuti dopo si immerge. Riprendo pendolamento.

Ore 10.20 - Ricevuto l'ordine di eseguire ricerca di unità nemiche danneggiate emergo e dirigo a tutta forza per la zona assegnata.

Ore 11.28 - Avvisto su Rilev. 40° un sommergibile in superficie con rotta nord-ovest; alle 11.50 il sommergibile avvistato si immerge a 7000 m sul Rilev. 120° .

Ore 12.56 - Ricevuto ordine di spostarmi in immersione 10 miglia nord nella zona assegnata mi immergo.

Ore 14.38 - Si avvista al periscopio una sagoma sul Rilev. 90° , accosto con la prora sul bersaglio e riconosco trattarsi

di un sommergibile (tipo *Dandolo*). Riprendo la rotta ed alle 15.01 ricevuto l'ordine di ricercare la nave portaerei ferma, emergo e dirigo a tutta forza per il punto segnalato. Alle 16.20 ricevo cifrato che annulla avvistamento portaerei. Inverto la rotta e dirigo nuovamente per la zona precedentemente assegnata.

- Ore 17.07 - Intercettato segnale di scoperta aerea che conferma posizione nave portaerei inverto la rotta e dirigo sul punto segnalato.
- Ore 18.15 - In lat. 37° 54' 30" nord long. 9° 33' est attraversiamo una larga chiazza di nafta. Nel pomeriggio si avvistano numerosissimi aerei nazionali.
- Ore 19.15 - Avvisto sommergibile tipo *Cobalto*; mi avvicino e riconosco sommergibile *Bronzo*.
- Ore 19.46 - Giunto sul punto segnalato della portaerei eseguo ricerca esito negativo.
- Ore 23.29 - Ricevuto l'ordine mi sposto lentamente per levante fino al meridiano 10°.
- Ore 23.50 - Avvisto sul Rilv. 60° tiro illuminante. Dirigo verso la direzione da cui sembra provenire il tiro.

« 14 Agosto 1942.

- Ore 00.16 - Non avendo avvistato nulla mi immergo per ascolto idrofonico. Gli idrofoni sono in avaria totale. Si cerca di riparare l'avaria agli idrofoni senza risultato. L'asse di dritta perde abbondantemente per cui si rende necessario provvedere al più presto all'aggiunta di baderne.
- Ore 01.21 - Emergo e, dopo eseguito il lavoro dell'asse, riprendo il pendolamento.
- Ore 04.45 - Immersione. Alle 19.05 ricevuto ordine di ricercare un incrociatore nemico in avaria, emergo e dirigo per il punto indicato.

« 15 Agosto 1942.

- Ore 09.11 - Giunto nella zona assegnata mi immergo.
- Ore 20.31 - Emersione.

« 16 Agosto 1942.

Ore 05.30 - Immersione.

Ore 11.50 - Ricevuto ordine emergo e dirigo per il rientro.

« 17 Agosto 1942.

Ore 02.26 - Mi ormeggio alla banchina sommergibili ».

La caccia subita il giorno 12 aveva prodotto avarie ed inconvenienti anche gravi che erano stati vigorosamente affrontati e superati. Si legge nel rapporto:

a) Si sono verificate abbondanti perdite dagli astucci di fuoriuscita assi. Specialmente durante la caccia subita il giorno 12 agosto 1942, essendo l'unità caduta fino ad una quota di circa 145 m, è stato necessario travasare l'acqua con pompa a mano e buglioli dalla camera di lancio alla sentina della camera M.T. Due volte sono state aggiunte baderne ai due assi.

b) In seguito ad infiltrazioni d'acqua la cassetta di fine corsa del periscopio di attacco è stata trovata completamente allagata.

c) Durante la caccia subita dall'unità il giorno 12 si è verificato l'allagamento della bussola magnetica e l'inutilizzazione del manometro di grande profondità e di alcuni manometri dei doppi fondi, sistemati in camera manovra.

d) Si è verificata inoltre una notevole perdita all'allagamento della cassa di rapida immersione, per cui è stato necessario servirsi dell'acqua di dosaggio per compensare l'appesantimento della rapida che è stata tenuta sempre allagata. Da verifiche eseguite al rientro dal palombaro, è risultata una deformazione del portello rettangolare dell'allagamento per cui si rende necessaria l'immissione in bacino.

« *Giada* » - Comandante, T.V. GASPARE CAVALLINA

Capo Servizio G.N., Ten. G.N. SERGIO PERESSON

Il *Giada*, durante l'operazione di Mezzo Agosto 1942, essendo in agguato 70 miglia a nord-ovest di Algeri, è attaccato alle 09.34 del 12 agosto da un velivolo che gli lancia due bombe vicinissime mentre si sta immergendo. Per la violentissima concussione fanno avaria tutti gli strumenti di controllo, bussole comprese, e il

timone verticale; inoltre si verificano abbondanti filtrazioni d'acqua attraverso alcune lamiere sconnesse. Dopo essere disceso fino a 140 metri il sommergibile riesce a tornare a galla e, impossibilitato ad immergersi, prende le misure per sostenere eventuali combattimenti in superficie, mentre con le pompe a braccia cerca di espellere l'acqua che continua a penetrare. Governando sul sole e sulla direzione delle onde il comandante dirige per andare a rifugiarsi a Porto Soller (Maiorca) allo scopo di fare affrettate riparazioni nel breve tempo concesso dalle norme internazionali sul soggiorno di navi belligeranti in porti neutrali. Mentre naviga in così precarie condizioni, s'incendia la nafta che fuoriesce in sentina, ma il pronto intervento del tenente G.N. Sergio Peresson e del motorista civile di garanzia della FIAT Giuseppe Bertetti spegne l'incendio in modo definitivo.

Ed ora lasciamo la parola al comandante:

« Ore 13.45 - Proveniente quasi di poppa, nella scia del sole, avvisto un quadrimotore Sunderland, che dirige per attaccarmi, volando a quota bassissima; manovro per presentarmi di fianco e inizio a sparare col cannone. Il Sunderland attacca facendo fuoco contemporaneamente con tutte le sue mitragliere ed eseguendo la punteria non sul sommergibile, ma su una zona di mare di 100-200 metri davanti a sè colle mitragliere di prora e dietro di sè colle mitragliere di poppa, che pertanto iniziano il fuoco ancora prima di sorvolarmi. La quota da cui mi attacca, ritengo non sia superiore ai 30-50 metri; si distingue infatti l'apparecchio in tutti i suoi particolari. Poco prima di giungere sulla verticale sgancia quattro grosse bombe, che però esplodono in acqua, la più vicina ad una trentina di metri dal mio lato dritto. Quindi si allontana. Dal tipo dell'esplosione, ritengo che almeno due delle bombe sganciate non fossero di profondità. Durante la fase di allontanamento, continuo a sparare col cannone sull'aereo che nel primo passaggio ha sorvolato la poppa del sommergibile. Dopo alcuni minuti il Sunderland ricompare tentando di defilarmi da prora a poppa. Anche questa volta accosto per presentare il minimo bersaglio ad un eventuale secondo lancio di bombe che non viene eseguito. Il passaggio viene effettuato quasi sopra la plancia e numerosi proiettili di mitragliera colpiscono il personale a posto di combattimento. Ricompleto l'armamento al pezzo, che continua a sparare col ritmo lento perché servito solo dal capo silurista di 1ª classe Asteriti Leo-

nardo, già ferito alla spalla sinistra da una scheggia mentre sparava con la mitragliera prodiera. Armo io stesso la mitragliera di prora, mentre affido i feriti all'ufficiale in 2^a s.ten. vascello Barazzuoli Mario, che aveva fino allora diretto il tiro. Il Sunderland, esegue poco dopo un altro passaggio puntando sulla plancia. Nella fase di avvicinamento riesco a mettere sull'aereo i primi colpi; il mio provveditore cade colpito gravemente. Il puntatore della mitragliera di poppa Cann. P.M. Del Barba Secondo, riesce a centrare, subito dopo il passaggio, due caricatori completi sull'ala del Sunderland, fra i due motori di sinistra da dove si sollevano subito alcune striscie di fumo grigio che diventano quindi una vampa nera. A circa 1000 metri dall'unità l'apparecchio scompare dietro una enorme colonna d'acqua, prodotta dalle bombe che ha sganciato per alleggerirsi; riprende infatti per un po' quota, ma l'ala sinistra è per un buon terzo in preda alle fiamme che aumentano sempre. A circa 3000 metri l'aereo cade in acqua e dal punto in cui si trova si solleva una colonna di fumo nero. Per un poco, fra le onde, vedo ancora l'apparecchio. Intanto sulla dritta avvisto un nuovo aereo distante. Riordino gli armamenti del pezzo e delle mitragliere per il nuovo attacco ed intanto faccio portare abbasso i feriti gravi. Il sottocapo r.t. Nacca Francesco, matricola 52836, mi chiama e mi dice: « Comandante l'abbiamo abbattuto, viva l'Italia », quindi mentre tento di dargli del Cognac, spira.

L'aereo si mantiene distante, fuori dalla portata di tiro delle mie armi. Fa una puntata verso il Sunderland di cui ancora si vede la colonna di fumo nero. Quindi mi passa di prora con un ampio giro.

Ore 14.45 - Non scorgo più l'aereo.

(Prosegue con l'elenco dei 9 feriti, dei quali 3 gravi).

Ore 18.15 - Avvisto il Capo De La Nao. Le condizioni dei feriti più gravi, in peggioramento, mi consigliano di recarmi a Valencia, dove conto di giungere prima delle 24.00 anzichè alle Baleari dove arriverei al mattino. Dirigo perciò per Valencia. Alle

ore 22.10 - la tubolatura spinta nafta del motore di Sn. già lesionata, si spezza e devo fermare il motore. Proseguo con un solo motore ed alle

ore 23.55 - dò fondo presso la testata del Molo Nord di Valencia. Chiamo il Pilota... ».

L'azione si è svolta 40 miglia a levante di Cartagena.

Il rapporto prosegue, parlando dell'assistenza data dalle Autorità spagnuole, mercé l'efficace intervento del nostro Console dott. Antonio Catania, dello sbarco dei feriti all'ospedale di Valencia, delle onoranze funebri rese alla salma del sottocapo r.t. Francesco Nacca.

Alle 06.45 del 13 agosto (cioè dopo sole 7 ore di sosta) il *Giada* riparte, dopo avere riparate le avarie principali, e alle 20.00 del 14 agosto si ormeggia alla stazione sommergibili della Maddalena.

« *Granito* » - Comandante, T.V. LEO SPOSITO

Direttore di Macchina, Cap. D.M. c. CARLO CAROLILLO

Parte da Cagliari il 5 agosto. Il 6 è in zona circa 50 miglia a nord di Biserta. Nella notte dal 10 all'11 avvista due piroscafi francesi illuminati previsti dal calendario del traffico francese. Il 12 è sottoposto a dura e prolungata caccia:

« 12 Agosto 1942.

Ore 06.10 - Mi immergo.

Ore 12.00 - Vengo a quota periscopica per l'ascolto al SITI che si prolunga sino alle ore 12.38. Terminando il SITI torno a quota 45 m. Subito dopo gli idrofoni rilevano turbine in avvicinamento per cui ordino di venire a quota periscopica. Mentre salgo gli idrofoni rilevano, sempre su rilevamento costante, 2 turbine in forte avvicinamento e, a 20 m di quota, inizia la prima scarica di bombe. Ritenendo di essere stato già individuato da altri mezzi e data la calma assoluta del mare che non consente di fare una esplorazione periscopica senza essere sicuramente avvistati, mi porto a quota 60 m dove, fermate le macchine, rimango in assetto statico. Inizia la caccia sistematica.

Ore 14.52 - Gli idrofoni rilevano diverse sorgenti alternative e altre turbine per cui ritengo trattarsi di forze navali nemiche che transitano nella mia zona. La caccia intanto continua e mi impedisce di venire a quota periscopica.

- Ore 14.53 - S'ode a scafo il caratteristico rumore dell'ecogoniometro.
- Ore 15.11 - Uno dei caccia mi passa sopra e s'ode a scafo il rumore delle eliche che procedono a lento moto. Ritengo di essere esattamente individuato.
- Ore 16.19 - Si ode di nuovo passare la torpediniera e poi fermarsi nelle vicinanze.
- Ore 16.20 - Sono di nuovo ecogoniometrato e la torpediniera riprende a lento moto lanciando una scarica di bombe che scoppiano vicinissime. Si spengono alcune luci. Il battello scende a 96 m. Approfitto degli scoppi per fare i passaggi d'acqua. Ritorno a quota 60 m (1).
- Ore 17.00 - Odo di nuovo la frecciata dell'ecogoniometro.
- Ore 18.22 - Gli idrofoni rilevano forza massima sulla mia dritta un motore elettrico. Ritengo che sia un altro sommergibile. I caccia si allontanano e credo che abbiano individuato la nuova sorgente. Ora le bombe di profondità cadono a qualche distanza.
- Ore 19.14 - Gli idrofoni rilevano per Rilv. 180° un'altra sorgente con la caratteristica di motore elettrico.
- Ore 19.20 - Gli idrofoni rilevano da 0° a 60° sorgenti forza 4. Fanno supporre il transito di una nuova formazione. Contemporaneamente rilevano una turbina in avvicinamento su rilevamento costante e subito dopo ricomincia la caccia.
- Ore 19.38 - La turbina si avvicina a riodo a scafo il rumore delle eliche che procedono a lento moto e subito dopo un numero rilevante di bombe mi scoppiano sopra. Sono a quota 90 m.
- Ore 21.04 - La turbina è nuovamente allo zenit e riodo il rumore delle eliche. Continua la caccia sistematica fino alle ore 21.30: in totale sono state gettate 301 bombe. Gli idrofoni continuano a darmi i rilevamenti delle turbine ancora in zona.

(1) Deve interpretarsi nel senso che il rumore delle pompe per i passaggi di acqua da una cassa ad un'altra era coperto dal rumore delle esplosioni e quindi non percepibile dagli idrofoni avversari.

- Ore 22.00 - Le turbine sono in allontanamento. Resto ancora in immersione per cercare di individuare con gli idrofoni la posizione della formazione ma non ho alcun rilevamento.
- Ore 22.10 - Emergo e pendolo in zona stimando di essere in buona posizione per eventuale passaggio di altre unità ».

Il 13 tenta una manovra di attacco su indicazioni idrofoniche.

Il 14 sente agli idrofoni una sorgente molto debole per rilevamento vero 120° .

« 14 Agosto 1942.

- Ore 03.40 - Emergo e assumo una rotta di 160° . Giunto sotto costa ad una distanza di circa 2 miglia, stimando di essere abbastanza sotto per poter avvistare gli eventuali bersagli profilati al largo, accosto di nuovo per rotta 90° .
- Ore 04.34 - Ricevo un altro telegramma di scoperta che mi conferma il passaggio in zona di una formazione navale che alle 01.43 era transitata da Capo Bon.
- Ore 04.47 - Avvisto di prora su $\alpha = 355^\circ$ tre sagome con rotta all'incirca ponente, due più vicine a circa 4000 m ed un'altra più lontana. Le due sagome più vicine presentano rispettivamente un β di 20° a sinistra e 5° a dritta. Le unità della formazione zigzagano ognuna per proprio conto.
- Ore 04.51 - Giunto ad una distanza di poco inferiore ai 2000 m eseguo il primo lancio di coppiola prodiero contro il bersaglio con β a sinistra che intanto si era allargato con β di 30° a sinistra. Uno dei siluri non parte perché non si è fatto in tempo ad aprire il cappello. Intanto sulla dritta della formazione avvisto la scorta composta da quattro Ct, quindi il bersaglio che all'avvistamento aveva un β di 5° a dritta accosta sulla sua sinistra aprendosi su di un β di 45° .

- Ore 04.52 - Eseguo la seconda coppia prodiera facendo una piccola accostata sulla dritta per circa 10° su questo secondo bersaglio che riconosco per un incrociatore tipo *London*. Proseguo l'accostata per circa 70°.
- Ore 04.53 - Gli idrofoni odono un primo scoppio. Nello stesso tempo lancio l'ultima coppia di poppa sul primo bersaglio, di cui durante entrambi i lanci non sono riuscito a vedere bene la sagoma, ma che stimo per le sue dimensioni essere un grosso incrociatore o una nave da battaglia. Temendo di essere avvistato da due Ct che avevano la prora nella mia direzione eseguo rapida immersione.
- Ore 04.54 - Si odono due caratteristici scoppi di siluri per cui ritengo che l'ultima coppia sia andata a segno. L'intervallo di tempo fra il lancio e lo scoppio di circa 60s convalida la mia certezza. Mi poso su fondo ed ode rumore di eliche molto vicine. Gli idrofoni rilevano le sorgenti che si allontanano.
- Ore 05.50 - Emergo e lancio il prescritto segnale di scoperta.
- Ore 06.10 - Avvisto di prora un aereo: probabilmente ricognitore tedesco. Eseguo rapida immersione.
- Ore 07.25 - Emergo e trasmetto il telegramma relativo all'attacco a Maricosom. Proseguo con rotta nord fino al limite della zona.
- Ore 08.45 - In lat. 37° 40' nord e long. 9° 40' est attraverso una zona con grandi macchie di olio e nafta. Avvisto alcuni rottami composti da tavole rotte e da uno scovolo per cannone.
- Ore 11.20 - Mi immergo.
- Ore 19.16 - Ricevo l'ordine di rientrare alla base.
- Ore 20.00 - Emergo e dirigo per il rientro ».

Il 18 riparte, in seguito ad un ordine generale di partenza diretto a tutti i sommergibili pronti, per una zona a nord di Biserta. Il 19 riceve ordine di rientrare a Trapani che raggiunge nel pomeriggio del giorno stesso.

« *Otaria* » - Comandante, T.V. ALBERTO GORINI
Capo Servizio G.N., Cap. G.N. LEOPOLDO ROSI

Parte da Cagliari l'11 agosto e il giorno stesso è in zona, a sud della Sardegna. Il 12 avvista il convoglio durante il giorno, e altre unità al cader della notte, ma è sempre troppo lontano per poter svolgere la manovra di attacco. Dà il segnale di scoperta. Riceve ordini di cambiamento di zona, e li esegue, ma avendo segnalato gravi avarie alle pompe olio dei motori, riceve ordine di rientrare e la mattina del 15 è di nuovo a Cagliari.

« *Uarsciek* » - Comandante, T.V. GAETANO AREZZO DELLA TARGIA
Capo Servizio G.N., Cap. G.N. ARTURO CRISTINI

Partito dalla Maddalena il 4 agosto giunge il 7 nella sua zona di agguato, (a metà distanza fra Minorca e la Costa Algerina).

Il giorno 10 riceve il telegramma di Maricosom di allarme per il passaggio del convoglio. Gli idrofoni ne avevano già dato una debole ed indistinta segnalazione.

« 10 Agosto 1942.

Ore 23.20 - Dirigo verso il centro della mia zona con rotta 160° che per avventura coincide circa con la normale al rilevamento idrofonico delle 21.56.

« 11 Agosto 1942.

Ore 03.40 - Entrato già in zona mi imergo per un nuovo accurato ascolto. Gli idrofoni confermano in pieno le mie previsioni segnalandomi per 267° su larga zona turbine in avvicinamento, forza 4.

Ore 04.00 - Emergo e dopo qualche minuto dirigo per ponente. Non ritengo opportuno spingere al massimo l'andatura per non sollevare una scia troppo vistosa. La visibilità scarsa mi fa prevedere un avvistamento a distanze ravvicinate.

Ore 04.38 - La vedetta di prora a sinistra, Asp. G.M. Florio, segnala una sagoma scura per 340°-50°. Riconosco immediatamente la sagoma di una portaerei. Un primo apprezzamento del β mi dà rotta nemico 90°. Poi

ché sono su rotta opposta e la velocità relativa di avvicinamento è molto forte (25-27 nodi) decido di entrare nel cerchio di lancio con rotta di attacco per eseguire subito il lancio. Intanto mi viene segnalata una corazzata su α circa 0° su $\beta = 0^\circ$, e un poco più a dritta un'altra unità minore. L'avvistamento della nave da battaglia mi fornisce un'ottima determinazione della rotta nemica. Purtroppo però sono costretto a presentarmi traversato alla nave da battaglia per attaccare la portaerei. Ordino al timoniere di venire per 190° e dò l'angolazione ai siluri.

Ore 04.42 - Dò il fuori ai tubi 3-4. Elementi all'inizio dell'attacco: distanza = 3200, $\alpha = 330^\circ$, $\beta = 30^\circ$ a sinistra, VN. 18, Vsmg 9, RN 90° , Rsmg 270° . Elementi al lancio; $\alpha = 5^\circ$, gamma = 20° Sin, $\beta = 80^\circ$ Sin, impatto = 105° , ang. mira = 25° , distanza 1000, correzione per la parallasse 50 m. (1)

La scia dei siluri è visibilissima e ritengo sia la causa dell'avvistamento che viene segnalato dalla portaerei a mezzo di un segnale luminoso. Poiché la nave da battaglia dista non più di 8.900 m decido di immergermi prima di aver lanciato il siluro da 450 volendo inviare a tutti i costi il segnale di scoperta. Coordinate del punto dell'attacco (lat. stimata $37^\circ 52'$ nord - long. stimata $01^\circ 48'$ est), vento da est-sud-est forza 2, mare forza 1-2, visibilità scarsa. Ordino la R.I. (2). Appena giunto in camera di manovra odo due esplosioni cupe, separate da un intervallo brevissimo. Sono passati 50 secondi dal fuori.

Ore 04.47 - Si sente la prima scarica di bombe a.s., violentissima. Deve trattarsi di un grappolo molto nutrito. I Ct sono certamente ancora fuori del grosso della formazione che navigava su linea di rilevamento. Rimango a quota 80 mentre seguo agli idrofoni l'azione dei caccia. Il grosso intanto si è fermato.

Ore 04.55 - Si sente un'altra scarica violentissima.

(1) Con « gamma » è indicata l'angolazione del siluro.

(2) Rapida immersione.

- Ore 04.57 - Ancora una scarica; quest'ultima è certamente molto vicina e provoca qualche lieve danno facendomi scendere a quota 96.
- Ore 05.04 - Continua la caccia. Le esplosioni sono sempre violentissime.
- Ore 05.10 - Ancora una scarica violenta. Ho l'impressione però che sia più lontana dalle precedenti. La portaerei è ancora ferma mentre i Ct si sentono a scafo.
- Ore 05.33 - La portaerei rimette in moto.
- Ore 05.58 - La sento in allontanamento per 53°. Il rilevamento si allarga lentamente e passa da 53° a 58°, 62°, 67°, 76°, 81°.
- Ore 06.56 - Gli idrofoni non sentono più la portaerei. I Ct continuano invece a passarci sopra, nettamente percepibili a scafo, si fermano e poi rimettono in moto. Non sono però sottoposto a lancio di bombe a.s. Ritengo di essere ricercato con gli idrofoni. Durante tutta la caccia non ho invece udito alcun rumore caratteristico di peritero.
- Ore 09.37 - Le sorgenti si allontanano in direzioni varie.
- Ore 09.39 - Emergo per lanciare il messaggio di scoperta e siluramento.
- Ore 10.32 - Mi immergo in seguito ad avvistamento di un aereo che vola a quota media con rotta 45° (lat. stimata 38° 01' nord long. stimata 01° 38' est G.). Ritengo di non essere stato avvistato, ma decido, secondo quanto prescritto dalla A1/SRP (1), di abbandonare temporaneamente la zona e portarmi sotto Formentera dove potrò eventualmente intercettare qualche unità nemica che rientra con rotta su Capo Palos.
- Ore 12.18 - Emergo e continuo la navigazione in superficie verso Formentera.
- Ore 14.05 - Avvisto al traverso a sinistra un biplano del tipo Swordfish o Fayrei per portaerei che dirige su di me con rotta di attacco. Pur non trattandosi di un av-

(1) Circolare di Maricosom che dava le norme generali per i sommergibili in missione di guerra.

versario molto pericoloso decido lo stesso di immergermi perché ho ricevuto alle 10.25 una scoperta che mi segnala una portaerei nelle vicinanze delle Baleari. Appena immerso odo l'esplosione di due bombe di piccolo calibro. Punto stimato dell'avvistamento (lat. stimata $38^{\circ} 08'$ nord. long. stimata $01^{\circ} 32'$ est G.). Decido di continuare la navigazione in superficie.

Ore 20.59 - Emergo e comincio a incrociare nelle acque di Formentera.

« 12 Agosto 1942.

Ore 01.50 - Mi immergo per un breve ascolto idrofonico. Gli idrofoni segnalano per 312° una sorgente assai incerta. Data la direzione del rilevamento ritengo trattarsi di piroscafi neutrali.

Ore 06.05 - Mi immergo e comincio ad avvicinarmi alla mia zona. Si odono frequenti scariche di bombe a.s. e di aerei a distanze variabili. Ritengo trattarsi dell'attacco dei nostri sommergibili ed aerei.

Ore 13.32 - Gli idrofoni segnalano una turbina per 188° . Il rilevamento passa da 188° a 198° , 218° , 240° per poi diminuire gradatamente. Forza costante 1-2. Dopo aver seguito a lungo la sorgente ed aver esplorato l'orizzonte con il periscopio, alle

Ore 15.20 - emergo ed inizio l'avvicinamento in superficie.

Ore 15.40 - Avvisto una colonna d'acqua alta da 4 a 5 m, circa due quarte a poppavia del traverso a dritta. Pur non avendo udito alcuna esplosione penso si tratti di una bomba lanciata da qualche aereo molto alto sull'orizzonte o dello scoppio di un siluro elettrico. Perciò decido di immergermi e continuare la caccia in immersione. Agli idrofoni sento sempre la sorgente variabile in direzione tra 180° e 240° e costante in intensità (forza 2-3). Assumo rotta 210° uguale al rilevamento medio perché penso si tratti di un Ct o caccia sommergibile che pendoli in perlustrazione per sgombrare la zona preparando il passaggio a qualche unità maggiore. Tuttavia non riesco ad avvistare nulla pur

sentendo sempre agli idrofoni la sorgente per tutto il pomeriggio.

- Ore 20.13 - Ricevo ordine da Maricosom di portarmi in una nuova zona e decido pertanto di abbandonare la caccia che non ha portato a nessun risultato.
- Ore 22.00 - Dopo l'emersione sento un forte odore di nafta che attribuisco a qualche perdita notevole. Tuttavia non riesco a veder nulla e continuo la navigazione verso la nuova zona.

« 13 Agosto 1942.

- Ore 02.50 - La zona assegnatami viene ulteriormente spostata verso ponente.
- Ore 04.00 - Sento nuovamente l'odore caratteristico della nafta. Tuttavia non riesco ancora a constatare eventuali perdite. Il Direttore di Macchina da me interrogato in proposito esclude dopo un sopralluogo che vi siano delle perdite.
- Ore 06.05 - Mi immergo e comincio la navigazione occulta. Per tutta la giornata e specialmente in prossimità delle ore di ascolto al SITI sento frequentissime scariche di bombe di aerei, alcune molto vicine, e continui passaggi di aerei a volta percettibili nettamente a scafo. Solo alla emersione avrò la spiegazione inequivocabile di questa caccia.
- Ore 17.19 - Ricevo da Maricosom il seguente telegramma: « Una nave da battaglia tre Ct mittente Maricosom ore 13.30 quadratino di posizione 0462 Rv. 270° V. 24». Calcolo di potere intercettare la formazione al limite nord della mia nuova zona verso le 24.00, nell'ipotesi plausibile che a sud di Formentera questa accosti con prua su Alboran. Continuo quindi la navigazione verso la zona.
- Ore 21.25 - Emergo e constato una notevole perdita di nafta. Le macchie sono visibilissime; comprendo chiaramente le ragioni della caccia subita durante la giornata da parte degli aerei. Sentito il parere del Capo Servizio

G.N. che ritiene di non poter eliminare la perdita in mare decido di lasciare l'agguato e ne dò comunicazione a Maricosom, come è prescritto dalla A1/SRP, sebbene sia convinto che tale rottura del silenzio r.t. mi esponga al pericolo di essere radiogoniometrato.

Ore 23.45 - Avvisto per 350° una luce bianca sull'acqua (lat. stimata 37° 02' nord, long. stimata 00° 09' ovest) e dirigo subito nella direzione dell'avvistamento, ma dopo qualche minuto vedo la luce scadere velocemente di poppa e spegnersi. Ritenendo trattarsi di un Sunderland posato in acqua per l'ascolto ordino l'immersione rapida. Il rumore degli aerei copre la zona agli idrofoni ed è nettamente percepibile a scafo.

Ore 24.00 - Comincia la caccia. Le scariche sono abbastanza frequenti e alcune mi sembrano assai vicine. Gli aerei si sentono a scafo. Dal grande numero di bombe deduco che si tratta di più aerei. Certamente sono stato avvistato perché la caccia ha un aspetto sistematico inequivocabile. E' probabile che i Sunderland abbiano avuto la mia posizione in seguito al rilevamento radiogoniometrico e stessero all'agguato in attesa del mio passaggio.

« 14 Agosto 1942.

Ore 01.37 - Gli idrofoni segnalano per 80° turbine forza 2 in avvicinamento. Certamente si tratta della formazione segnalatami. Il suo passaggio avviene in buon accordo con le mie previsioni. Mentre le turbine si avvicinano gli aerei intensificano il lancio di bombe con lo scopo evidente di impedirmi l'attacco.

Ore 02.50 - La sorgente è per 183° ed ha intensità massima. Le turbine si sentono a scafo. Il battello mostra una forte tendenza ad accostare verso dritta e per essere riportato in rotta ha bisogno di un forte angolo di barra. Dopo aver pensato ad uno sfasamento dell'assiometro, che invece era perfettamente in fase, mi convinco di trovarmi in vortice di corrente provocato forse dagli scoppi di bombe. Escludo senz'altro che la

bussola magnetica sia impazzita per la presenza delle masse magnetiche delle navi nemiche perché il rilevamento idrofonico si allarga con molta regolarità.

- Ore 03.04 - La sorgente raggiunge il massimo dell'intensità e quindi comincia ad allontanarsi.
- Ore 04.14 - La rilevazione per 249°, forza 1.
- Ore 04.30 - Emergo ma vedo ancora gli aerei posati in acqua, (lat. stimata 37° 08' nord long. stimata 00° 15' ovest) e mi immergo. Gli aerei subito levatisi in volo si sentono agli idrofoni e a scafo. Sono fatto di nuovo oggetto a ripetuti lanci di bombe, alcune delle quali esplodono abbastanza vicine a giudicare dalla violenza dell'esplosione. Nessun danno.
- Ore 06.10 - Sento ancora una sorgente agli idrofoni per 120°, forza 1. Deve essere abbastanza lontana perché i miei idrofoni che funzionano ottimamente la sentono al minimo.
- Ore 06.30 - Per 110°-120°, forza 2.
- Ore 07.00 - Sento un'altra turbina per 98°, forza 1. Anche questa ultima sorgente passa lontana.
- Ore 07.50 - Non si sente più. Forza massima 2. Per tutta la giornata continuano le esplosioni che vanno sempre più diradandosi.
- Ore 18.40 - Dopo un giro di esplorazione periscopica per assicurarmi di essere sotto le coste spagnole emergo ed inizio la navigazione di rientro.

« 15 Agosto 1942.

- Ore 06.30 - Al traverso di Capo de la Nao mi immergo trovandomi in zona di navigazione occulta.
- Ore 14.00 - Emergo e continuo la navigazione in superficie passando di giorno fuori dalla zona di navigazione occulta delle Baleari.

« 17 Agosto 1942.

- Ore 02.40 - Atterro sul punto B dell'Asinara.
- Ore 08.20 - Mi ormeggio a La Maddalena ».

« *Volframio* » - Comandante, T.V. GIOVANNI MANUNTA
Direttore di Macchina, Ten. D.M. c. CALOGERO SCRIMALI

Partito da Cagliari il 5 agosto vi rientra il 19. E' in zona il giorno 7. Su indicazioni idrofoniche tenta più volte, emerso ed immerso, la manovra di avvicinamento per passare all'attacco, ma non riesce a fare nessun avvistamento ed è invece soggetto a caccia sistematica, con lancio di bombe. Il suo rapporto non presenta elementi di particolare interesse.

CAPITOLO VIII

SCONTRO NELLE ACQUE CALABRO-SICULE TRA LO « SCIPIONE AFRICANO » E 4 MTB BRITANNICHE

(17 luglio 1943)

51° Genesi dello scontro

Dopo la battaglia di Mezzo Agosto 1942 non vi furono più occasioni di contrastare iniziative avversarie, che si esercitassero entro il raggio d'azione operativo delle forze aereo-navali italiane, assai ridotto ormai per deficienza di combustibili e per carenza di cacciatori a grande raggio d'azione, di fronte ad un'aviazione anglo-americana in rapido incremento fino a conseguire una schiacciante superiorità (V. Vol. IV, Cap. II).

L'attività del naviglio fu assorbita fra l'autunno del 1942 e la primavera del 1943 dalla difesa del traffico con l'Africa Settentrionale (Libia e Tunisia) e dai trasporti rapidi di uomini e di mezzi attraverso il Canale di Sicilia impiegandovi più volte reparti di Ct, a integrazione dei più lenti trasporti compiuti con le navi mercantili ancora disponibili e utilizzabili dopo oltre due anni di dure prove. Né la disponibilità di nafta, in continua diminuzione, avrebbe consentito l'impiego di forze che non fossero destinate al solo servizio di scorta dei convogli.

Cadute la Tunisia il 13 maggio e Pantelleria l'11 giugno 1943, gli anglo-americani iniziarono gli sbarchi nella zona sud-orientale della Sicilia il 10 luglio successivo con imponenti forze navali (2770 unità), aeree (4000 velivoli) e terrestri (15 Divisioni): la resistenza in Sicilia durò fino al 16 agosto, giorno in cui gli ultimi reparti italo-tedeschi lasciarono Messina per trasferirsi in Calabria.

Così descrive Bragadin, nel suo documentato volume « Il dramma della Marina italiana (1940-1945) », lo sgombero della Sicilia:

« Il 3 agosto, spezzata la resistenza italo-tedesca nella piana di Catania, l'8^a Armata britannica e la 5^a americana presero a convergere su Messina. Non c'era più possibilità di opporre una resistenza duratura, perciò lo stesso giorno ebbe inizio lo sgombero della Sicilia. L'avversario tentò di contrastarlo con la maggiore violenza di tutti i mezzi aerei e navali; ma le piccole unità italiane (già concentrate nella zona, coadiuvate da alcune tedesche) s'impegnarono strenuamente per riportare in Calabria soldati e mezzi bellici. Sotto un infernale « carosello » aereo, i marinai di quelle piccole unità scrissero pagine di autentico eroismo, con gli scafi sfioracchiati, i motori in funzione solo mediante miracoli di ingegnosità, le poche armi roventi dal tiro continuo, incuranti di ogni rischio, dimentichi dell'estenuante fatica... La spola fu continuata sino all'ultimo istante: quando il 16 agosto gli Inglesi erano già penetrati in Messina e il porto veniva dilaniato dai bombardamenti e dalle mine, le motozattere trasero in salvo i soldati italiani e tedeschi superstiti nell'azione finale.

« Mentre la Squadra navale era paralizzata da una situazione che esulava dal suo spirito combattivo, mentre le sorti stesse della nazione stavano tragicamente crollando, quei marinai e sottufficiali, quei giovanissimi guardiamarina, sentirono istintivamente che la Marina doveva dare ancora una prova, con le più umili navicelle, della sua tenacia, della sua abnegazione. E la prova riscosse anche l'ammirazione degli avversari e quella, riconoscente, dei Tedeschi. Nessuno ha potuto calcolare quanti viaggi furono compiuti tra le due sponde. Ma una valutazione è data dal fatto che, nel giro di pochi giorni, quel gruppo di piccole unità trasferì in Calabria 70 mila soldati e un'ingentissima quantità di materiali bellici, tra cui circa 10 mila automezzi e 17 mila tonnellate di munizioni. Il prezzo fu la perdita di 15 motozattere, 6 dragamine e innumerevoli mezzi minori, quasi tutti per azione aerea ». (1)

Allo sgombero delle truppe dalla Sicilia aveva dato un importante contributo la nave traghetto *Villa S. Giovanni*, la quale — al comando del C.C. r.s. Carmelo Oliva — pur essendo in precarie condizioni di efficienza, fece per quattro giorni (dal 13 al 16 agosto)

(1) In realtà andarono perdute 14 motozattere, 1 cannoniera, 2 dragamine e molti mezzi minori.

la spola continua fra Messina e Villa S. Giovanni trasportando molte migliaia di soldati e numerosi automezzi, nonostante il martellamento aereo, non solo dei punti di approdo ma della stessa unità. Trasportato l'ultimo reparto di truppe, la nave fu autoaffondata dal comandante nell'invasatura di approdo in Calabria, per evitare che cadesse intatta nelle mani dell'avversario.

Nei primi otto giorni dall'inizio dello sbarco anglo-americano, e cioè fino al giorno in cui avvenne l'episodio trattato in questo capitolo, la Marina aveva perduto nelle acque della Sicilia 5 sommergibili (*Flutto*, affondato da motosiluranti britanniche l'11 luglio a nord-est di Catania; *Nereide*, affondato il 13 luglio nelle acque di Augusta dai Ct *Echo* e *Ilex*; *Acciaio*, silurato il 13 luglio a nord dello Stretto di Messina dal Sm *Unruly*; *Remo*, silurato il 15 luglio dal Sm *United* a est della Calabria mentre si trasferiva da Taranto a Napoli; intanto il 12 luglio era stato catturato dagli Inglesi in condizioni non comuni, al largo di Siracusa, il Sm *Bronzo*: partito il 10 luglio da Pozzuoli per una zona di agguato al largo di Augusta, il pomeriggio del 12 era salito a quota periscopica senza sapere che la zona era già in mano anglo-americana e si era trovato in mezzo ad una formazione navale; credendo si trattasse di navi italiane era emerso completamente, ma preso sotto un fuoco micidiale perdette tutti coloro che erano saliti in torretta e in coperta ed era stato catturato da una corvetta britannica che gli si era affiancata).

Il *Dandolo* (T.V. Turcio) aveva invece avuto la fortuna di silurare il 16 luglio al largo di Augusta l'Il *Cleopatra*, sfuggendo fortunatamente alla caccia dell'avversario.

Anche Mas, motosiluranti ed aerei avevano iniziata sia intensa attività di attacco alle forze avversarie, specie nelle ore notturne, senza tuttavia conseguire apprezzabili risultati, sia crociere diversive in appoggio a sbarchi di operatori Gamma (nuotatori-sabotatori) sbarcanti di notte con mezzi della X Mas in zone già occupate dall'avversario. Nelle loro crociere notturne Mas e Ms si imbattevano talvolta in gruppi di unità similari avversarie, con conseguenti brevi scaramucce. Due Mas, il 535 e il 548, erano affondati nel porto di Termini Imerese durante un attacco aereo nel pomeriggio del 15 luglio.

Intanto Supermarina aveva considerato l'opportunità di trasferire da La Spezia a Taranto, dove non si trovava nessuna nave veloce per eventuali rapide missioni, il novissimo Il *Scipione Afri-*

cano (C.te Ernesto Pellegrini) di 4500 t armato con VIII-135. Doveva ovviamente attraversare lo Stretto di Messina nelle ore notturne prima che le operazioni di occupazione della Sicilia da parte dell'avversario fossero così progredite da impedire il transito di unità navali dal bacino tirrenico a quello jonico.

Partito da La Spezia alle 06.30 del 15, l'incrociatore fu scoperto e seguito da un ricognitore britannico quando si trovava all'altezza di Capo Circeo; ebbe allora l'ordine di dirigere per Napoli, dove giunse verso le ore 19 dello stesso giorno 15. Ne ripartì la sera successiva alle 18.15, dopo aver imbarcato un nucleo di personale di collegamento con la caccia aerea e un gruppo Metox, il quale ultimo prestò un prezioso servizio d'intercettazione di trasmissioni radar britanniche. Entrato nello Stretto di Messina poco dopo le ore 2 del 17 lo *Scipione Africano* avvistò di prua in direzione della luna circa 6 miglia di prora quattro piccole unità immobili e apparentemente in linea di fila con prua a ponente, che poco dopo identificò per motosiluranti. Erano le MTB 260, 313, 315 e 316 della 10ª squadriglia britannica.

52° L'azione (Grafico n. 25)

L'incrociatore aumentò subito di velocità da 24 a 30 nodi. « Alle 02.13 la Ms più a ponente mise in moto adagio seguita dalle altre tre unità. Accostai ancora di qualche grado a sinistra — scrive nel suo rapporto il comandante — per mantenermi nei loro settori morti, ma il capo squadriglia accostò decisamente verso lo *Scipione* ritornando però subito dopo in rotta ». Intanto la distanza era scesa a non più di 1500 m, mentre lo *Scipione* aveva spinto la velocità al massimo e le Ms 315 e 316 avevano diretto verso est per attaccarlo sulla sinistra e la 260 e la 313 manovravano per attaccarlo sul lato dritto.

Si svolse allora una rapidissima azione che non è possibile ricostruire, svoltasi tra le 02.18 e le 02.23 (V. grafico n. 25), così descritta secondo le impressioni del momento dai due protagonisti:

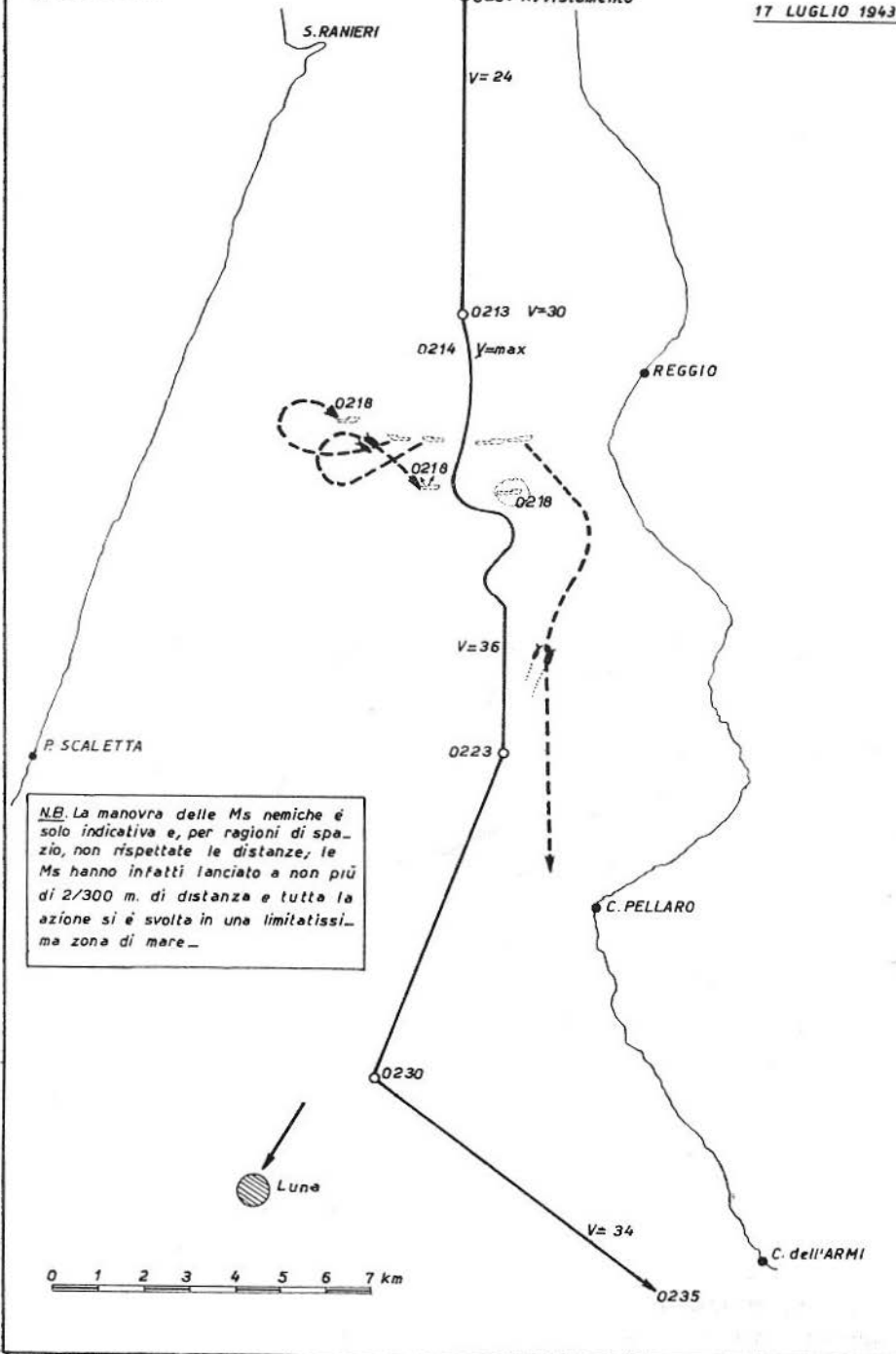
a) Secondo lo *Scipione*: « Pochi secondi dopo le 02.18 la Ms più interna e sul mio lato dritto lanciava due siluri a raggiungere, imitata forse nel lancio dall'altra unità; ma i siluri non avevano ancora toccato l'acqua che al mio ordine, tutte le armi

grafico n°25

SCIPIONE

0204 Avvistamento

17 LUGLIO 1943



Attacco di MTB britanniche contro lo *Scipione Africano* nello Stretto di Messina
(17 luglio 1943)

dello *Scipione*, cannoni e mitragliere, aprivano il fuoco; un fuoco talmente preciso e violento da far restare meravigliato perfino me stesso, che pur conoscevo le possibilità del bastimento. Con un colpo di barra ero intanto venuto tutto a sinistra sopravanzando così le due motosiluranti di sinistra che ancora non sviluppavano la massima velocità. Dopo pochi istanti la Ms di dritta, forse colpita da una salva da 135, si impennava e affondava, l'altra di dritta si incendiava e quella di sinistra più vicina, esplodeva a non più di 50 metri dallo scafo dello *Scipione* lanciando a bordo pezzi di macchinario che, raccolti, sono tuttora in nostro possesso. Unica apparentemente illesa restava la Ms di sinistra più lontana, che si gettava a tutta velocità sotto la costa calabra sparendo temporaneamente dalla nostra vista. Ma anch'essa veniva poi all'attacco alle 02.23 con un lancio a distanza a raggiungere, sul lato sinistro, con due siluri... Danni inflitti al nemico: 3 Ms annientate: una esplosa, una incendiata, una affondata senza incendio a bordo. Danni subiti dall'azione nemica: nessuno... ».

b) Secondo l'avversario: « Alle 02.15 fu avvistata una nave, che evidentemente aveva doppiato Punta Pezzo, avvicinarsi a forte velocità. Le MTB si suddivisero immediatamente: 315 e 316 diressero verso est per attaccare sulla sinistra l'incrociatore, che era della classe *Regolo*, il quale veniva verso sud, mentre la 260 e la 313 manovravano per attaccarlo sul lato dritto. Alle 02.18 l'incrociatore aprì il fuoco sulla sezione di sinistra, colpendo la 316 che saltò; però la 315 non fu colpita e manovrò per lanciare i siluri. La sezione di dritta riuscì a portarsi in buona posizione e lanciò i siluri: uno, della 260, sembrò aver colpito l'incrociatore di prora a dritta, poiché questo dette l'impressione di fermarsi per un breve tempo prima di riprendere la sua corsa a forte velocità verso sud. Effetti del tiro nemico: MTB.316 perduta con tutto l'equipaggio; MTB.260 danni superficiali, un ufficiale e un marinaio feriti; 313 e 315 senza alcun danno. Non si può dare alcuna spiegazione della tavola della MTB.305 recuperata dallo *Scipione* ».

Le due descrizioni, così diverse tra di loro, confermano quanto sia difficile da parte dei protagonisti di un'azione tattica — specie se notturna — apprezzare sia le manovre dell'avversario, sia i risultati ottenuti. Inesplicabile rimane il fatto che lo *Scipione* abbia ricevuto a bordo relitti della MTB esplosa, mentre la rela-

zione britannica parla di una « tavola » appartenente alla MTB.305 che non aveva partecipato allo scontro. Poiché le due relazioni sono state scambiate fra gli Uffici Storici delle due Marine dopo la fine del conflitto, la cosa non trova assolutamente spiegazione.

Finita la fase di scontro tra le unità navali, ne cominciò un'altra dovuta ad un equivoco da parte delle batterie costiere. Così ne riferisce il comandante dello *Scipione*:

« Era da poco cessata l'azione di fuoco contro l'ultima Ms, quando improvvisamente, alle 02.24, una salva di proiettili cadde 200 metri per 30° dalla prora a dritta. A tale salva ne sono seguite altre, salve che subito compresi essere sparate dalle batterie di terra della costa calabra. Con accostate ho cercato di sottrarmi al tiro, ma poco dopo hanno aperto il fuoco anche le batterie della costa siciliana. I proiettili cadevano intanto a brevissima distanza dallo scafo, e nonostante l'alta velocità e le continue variazioni di rotta, un colpo ha raggiunto l'unità all'altezza del trincarino del locale equipaggio n. 2. La granata è scoppiata fuori dello scafo e, squarciata la lamiera, ha proiettato nel locale un grande numero di schegge sconvolgendo alcune condotte di ventilazione e parte del rivestimento interno. Altri colpi sono esplosi in acqua vicino allo scafo provocando danni alle sovrastrutture e ferendo due mitraglieri. Per fare interrompere l'azione di fuoco ho fatto sparare per tre volte i fuochi E.S. in vigore per la giornata e accendere i fanali di riconoscimento; solo dopo ciò le batterie hanno sospeso il fuoco e mi è stato possibile rimettere in rotta per proseguire la mia missione di trasferimento a Taranto ».

Le superstiti MTB britanniche osservarono l'azione di fuoco mentre si stavano allontanando e riferirono che « le batterie di entrambi i lati dello Stretto aprirono il fuoco contro lo *Scipione*, inquadrandolo, prima che esso per due volte lanciasse i segnali di riconoscimento ».

L'increscioso episodio provocò da parte del Comando Marina di Messina un severo richiamo alle batterie tedesche, che avevano sparato contrariamente agli ordini ricevuti per quella notte dalle autorità italiane.

Doppiato Capo dell'Armi poco dopo le 02.35, lo *Scipione* giungeva a Taranto alle 09.46 senza altri incidenti.

CAPITOLO IX

IL MANCATO BOMBARDAMENTO DEL PORTO DI PALERMO

(4-9 agosto 1943)

53° I principali eventi anteriori all'azione

Per eseguire la missione di bombardare navi nemiche nel porto di Palermo furono successivamente designate due Divisioni navali: la 7ª al comando dell'Amm. Div. Romeo Oliva e l'8ª al comando dell'Amm. Div. Giuseppe Fioravanzo. Riservandoci di esaminare più oltre i motivi che indussero Supermarina a concepire ed a ordinare le due missioni, riportiamo in una rapida sintesi i principali episodi verificatisi nelle acque della Sicilia dal 17 luglio fino allo sgombero definitivo dell'isola da parte delle truppe italo-tedesche (16 agosto 1943).

Di questi episodi furono protagoniste le flottiglie di motosiluranti (16 unità) riunite nei porti di Messina e Milazzo al comando del capitano di vascello Francesco Mimbelli (1).

Nella stessa notte dello scontro tra lo *Scipione Africano* e le MTB britanniche un gruppo di quattro Ms — 21, 66, 32, 34 — uscite da Messina al comando del C.V. Mimbelli, attaccarono il traffico nemico nella zona di Augusta. La Ms 21, al comando del T.V. Vittorio Barengi, in sezione con la Ms 34 (capo sezione C.C. Giuseppe Pighini), lanciò i siluri contro un piroscafo scortato senza colpirlo.

(1) L'attività di tutti i Mas e le Ms è ampiamente ricordata nel volume dell'Ufficio Storico «I Mas e le Motosiluranti italiane (1906-1968)», compilato dal T.V. Erminio Bagnasco, ed. 1969.

La notte successiva la *Ms 21* in sezione con la *Ms 66* prese parte ad una crociera diversiva per coprire uno sbarco di operatori « Gamma » a Capo Santa Croce (estremo nord della Baia di Augusta), conclusasi con uno scontro con unità similari durante la rotta di ritorno a Messina.

Nella notte sul 19 luglio, tra le 02.45 e le 03.45, il gruppo delle *Ms 51, 53, 65, 66* al comando del C.C. Curzio Castagnacci al rientro da una ricognizione offensiva nella zona di Augusta si scontrò con un gruppo di MTB al largo di Acireale. Nell'urto che ne seguì la sezione *Ms 51-Ms 53* al comando diretto di Castagnacci inquadrò col proprio tiro le unità nemiche infliggendo danni e riportandone a bordo della *Ms 53*.

Due notti dopo la stessa sezione (col comandante Castagnacci imbarcato sulla *Ms 51*, formante gruppo con le *Ms 21* e *Ms 66*) s'imbatté in due Ct britannici a levante di Capo Campoloto all'estremo meridionale del golfo di Catania. Le *Ms* si lanciarono all'attacco sotto un intenso fuoco di artiglierie e di mitragliere, senza colpire i Ct. Serrando ancora più la distanza le *Ms* provocarono con le mitragliere danni alle unità avversarie. La *Ms 51*, più volte colpita, riuscì a rientrare alla base con le altre *Ms* nonostante le gravi avarie riportate. Ebbe due feriti gravi e due morti, tra i quali il comandante Castagnacci alla cui memoria per quest'azione e per altre da lui precedentemente compiute con eccezionale valore in altri scacchieri fu decretata la medaglia d'oro alla memoria.

La notte sul 30 luglio la *Ms 66* con a bordo il C.F. Alessandro Michelagnoli (comandante della 2ª flottiglia *Ms*) in formazione con le *Ms 21, 53* e *65* ebbe un vivace scontro con unità similari avversarie, durato oltre un'ora, nelle acque di Capo Orlando (costa nord della Sicilia) e conclusosi con una vera e propria mischia da cui le unità avversarie uscirono seriamente danneggiate.

La notte successiva, mentre dirigeva isolata per Capo Spartivento calabro, dove l'attendevano altre *Ms*, la *Ms 66* s'imbatté improvvisamente in tre MTB britanniche in agguato presso Capo dell'Armi. Due delle MTB diressero per tagliarle la rotta, mentre la terza manovrò per impedirle la ritirata verso Messina. La *Ms 66* attaccò quest'ultima, invertendo la rotta al fine di sottrarsi all'ineguale combattimento colle altre due. Lo scontro con l'unità avversaria fu breve ma violentissimo con colpi centrati da ambo

le parti. Le distanze scesero fino a poche decine di metri, tanto che il personale dell'unità italiana arrivò ad impiegare le bombe a mano. La *Ms 66* riuscì ad aprirsi la via del ritorno, rientrando a Messina con danni relativamente lievi.

Al tramonto del 3 agosto la *Ms 63*, al comando del S.T.V. Stamin, in sezione colla *Ms 66* comandata dal S.T.V. Benvenuto, con a bordo il C.C. Uxa comandante superiore in mare, uscì da Messina per una missione di agguato antinave sulla costa settentrionale sicula. Alle 22.30 le due *Ms* avvistarono nelle acque di Capo Orlando alcuni Ct britannici di scorta a unità minori e si lanciarono all'attacco. Subito scoperte, probabilmente col radar, vennero sottoposte a intenso fuoco di artiglierie che in breve le mise fuori combattimento. La *Ms 63* ebbe la prua asportata, ma rimase a galla e riuscì a raggiungere Messina coll'assistenza della *Ms 21* uscita in suo soccorso; da Messina, scortata dalla *Ms 21*, fu trasferita a Gaeta con una prua provvisoria costruita in legno e cemento. Invece la *Ms 66*, ripetutamente colpita, con la poppa asportata e un incendio a bordo, affondò poco dopo a 8 miglia dalla costa.

Il mattino del 15 agosto, poco prima dell'alba, fu la volta della *Ms 31* la quale, al comando del S.T.V. Antonio Scialdone, avendo a bordo il C.V. Francesco Mimbelli capo flottiglia, durante una crociera offensiva nelle acque orientali della Sicilia insieme con la *Ms 73* avvistò due incrociatori leggeri circa 15 miglia a levante di Capo Spartivento calabro. Portatasi all'attacco, la *Ms 31* lanciò due siluri contro uno degli incrociatori con esito giudicato positivo ma non confermato dalla documentazione britannica. Nel corso della manovra di disimpegno eseguita sotto violento fuoco dell'avversario, la *Ms 31* fu investita di poppa dalla sezionaria *Ms 73* che stava a sua volta portandosi in posizione favorevole al lancio dei propri siluri: la *Ms 73* ebbe alcuni danni alla prora, tanto che non poté più eseguire il lancio, mentre la *Ms 31* fu più gravemente danneggiata, tanto che nell'ultimo tratto della rotta di ritorno verso Taranto dovette essere presa a rimorchio dalla *Ms 73*.

Ritornando indietro nel tempo riteniamo opportuno chiudere questa rievocazione degli episodi, di cui furono protagoniste le motosiluranti, ricordando un episodio avvenuto il 12 luglio. Ne erano state protagoniste la *Ms 63* e la *Ms 71* (la prima con a bordo

il capo sezione C.C. Giuseppe Pighini e la seconda al comando del T.V. Silvio Ferrari), uscite da Riposto per eseguire una missione di sbarco di elementi « Gamma » della X Mas nella zona di Augusta. Mentre le due Ms stavano avvicinandosi alla costa a lento moto per non destare allarme, avvistarono circa 9 miglia a nord-est di Brucoli due unità nemiche ritenute un Ct e una fregata tipo « Hunt ». La Ms 63 si portò subito all'attacco e lanciò i siluri contro il Ct. Questo, avvistate le scie, evitò i siluri con la manovra aprendo un violento fuoco contro la Ms. Intanto la Ms 71, che era un po' scaduta, si era trovata in posizione favorevole per il lancio contro la fregata, lancio che eseguì con esito incerto. Le due Ms, sottrattesi alla reazione avversaria subendo soltanto lievi danni, rientrarono a Riposto, donde proseguirono per Messina dopo avere sbarcato gli operatori « Gamma ».

54° Genesi della missione rimasta per due volte incompiuta

Nel quadro operativo descritto nei quattro precedenti paragrafi, caratterizzato dall'inadeguato contrasto delle ormai insufficienti forze italiane all'avanzata del potente avversario nel territorio siciliano, cadde il 25 luglio il governo fascista.

Nel proclama rivolto da Badoglio al popolo e alle Forze Armate lo stesso 25 luglio c'erano tre parole che suonavano come un imperativo: « La guerra continua ». Badoglio così spiega il valore di questa breve frase nel suo libro « L'Italia nella seconda guerra mondiale », pubblicato nel 1946: « ... il giorno 29 luglio... avevo già preso la mia decisione. Mi ero convinto dell'assoluta necessità di tenere finché possibile a bada i tedeschi e intanto cercare in ogni modo di mettermi in relazione cogli angloamericani... era indiscutibile che, continuando la guerra, il nostro paese sarebbe andato incontro ad una totale rovina ». Nel proclama del Re, diramato immediatamente prima di quello di Badoglio, era affermato che « nessuna deviazione dev'essere tollerata, nessuna recriminazione essere consentita » e Badoglio aveva ribadito « l'Italia mantiene fede alla parola data ».

In base a queste premesse era necessario, per conservare la fiducia dei Tedeschi (agli ordini, in Italia, di Kesselring) fare « qualche cosa »: questo « qualche cosa » non poteva farlo che

la Marina, perché l'Esercito si batteva in Sicilia fin dal 10 luglio e l'Aviazione, troppo indebolita dalle enormi perdite subite in tre anni di lotta, non era in grado d'intensificare la lotta contro gli Alleati.

Ma anche la Marina era fortemente provata e il 2 agosto Supermarina aveva inviato al Comando Supremo un promemoria, di cui una copia era stata mandata anche alle autorità tedesche. Ecco un estratto delle considerazioni conclusive del promemoria:

« a) La Squadra da battaglia (3 corazzate moderne e 5 incrociatori a La Spezia-Genova) è paralizzata per tre motivi:
 — l'impossibilità di permanere in quei porti dai quali sarebbe possibile l'impiego tempestivo [a causa delle offese aeree];
 — l'impossibilità di avere adeguata scorta aerea e sufficiente ricognizione aerea [per insufficienza di velivoli];
 — l'estrema scarsità di scorta navale [in totale 8 cacciatorpediniere efficienti]...

« L'impossibilità di permanere in basi convenientemente ubicate (Napoli, Maddalena, Cagliari) impedisce anche l'impiego, che altrimenti potrebbe essere molto redditizio, dei 5 incrociatori maggiori.

« Qualche puntata offensiva potrà essere fatta dai piccoli incrociatori veloci tipo "Scipione" da Taranto, quando saranno almeno in due (uno è arrivato oggi a Taranto dal cantiere e avrà bisogno di un mese d'addestramento).

« b) Omissis.

« c) I pochi sommergibili che ci rimangono in Mediterraneo continueranno ad essere impiegati intensamente, ma con probabilità di successo molto limitate.

« d) ... Potremmo quindi da un momento all'altro trovarci paralizzati per mancanza di combustibile, o anche solo per l'impossibilità di distribuirlo ».

Dallo stralcio del documento ora riportato si desume che a Supermarina non si pensava il 2 agosto che all'eventualità d'impiegare per rapide incursioni soltanto i due piccoli incrociatori tipo « Scipione », appena fossero stati pronti entrambi.

Invece il giorno successivo Supermarina concepì una duplice operazione affidata alle due Divisioni di incrociatori maggiori: la

7^a, che era a La Spezia, e l'8^a che era a Genova. Come si vedrà in seguito, la 7^a avrebbe dovuto fare un'incursione contro l'ancoraggio e il porto di Palermo e l'8^a avrebbe dovuto contemporaneamente eseguire una analoga operazione contro il porto di Bona in Algeria.

Il motivo di questo repentino mutamento di concetti d'impiego va ricercato nella preoccupazione di « tenere a bada i Tedeschi », come ha scritto Badoglio, dando loro l'impressione che volevamo realmente continuare la guerra al loro fianco. Il comandante Virgilio Rusca (ora non più vivente), che era allora l'ufficiale di collegamento tra Supermarina e il Comando di Kesselring, ha scritto a questo proposito in un suo diario, tuttora inedito: « L'impiego della Marina in operazioni offensive era quel minimo di prova di buona volontà di continuare la guerra da parte del Governo Badoglio, che i Tedeschi ansiosamente cercavano ».

Verso la mezzanotte del giorno 3 furono dettati per telefono segreto in armonica sull'*Italia* (ex *Littorio*), che era a La Spezia, i seguenti due ordini di operazione:

« 22608 — Situazione alt Segnalata presenza porto Palermo piroscafi et in rada piroscafi et un incrociatore leggero et uno contraereo, tutti zona immediatamente sudest del porto alt Est presumibile che a difesa unità siano predisposte crociere Ct et motosiluranti alt Scopo semialt Attacco al naviglio alla fonda et eventualmente in porto alt Disposizioni semialt Settima Divisione con *Eugenio Savoia* et *Montecuccoli* lasci La Spezia tramonto giorno S-2 et si dislochi La Maddalena passando trenta miglia ponente Corsica atterrando punto A semialt Velocità trasferimento nodi 25 alt Riparta da La Maddalena velocità di trasferimento nodi 25 rotta diretta su Napoli modo trovarsi ore 21 di S-1 lat. 40° 58' long. 10° 41' [circa 60 miglia a levante di Olbia] dirigendo quindi per lat. 38° 20' long. 13° 20' [circa 14 mg. a NNE del porto di Palermo] da dove proseguirà per l'azione da eseguire alle prime luci del giorno S alt Ordine precedenza obiettivi: piroscafi, navi da guerra maggiori, navi minori alt Regolare durata azione in relazione contrasto nemico et nessun caso superare venti minuti alt Eseguita operazione Divisione alta velocità diriga per 38° 48' 14° 35' [20 mg. circa a nord delle isole Eolie] indi per Napoli alt Supermarina interesserà Comandi Marittimi per vigilanza antisom, aerea et navale vicinanza basi nazionali alt Richiederà scorta

aerea italiana e germanica durante rientro mattino giorno S alt Sarà richiesta at Aeronautica germanica operazione bombardamento obiettivi Palermo contemporanea at azione navale alt Est previsto dirottamento Napoli aut rientro La Maddalena della Divisione se avvistata et seguita notte su S alt Ordine operazione sia consegnato in busta chiusa da aprirsi all'ordine in navigazione alt Esecuzione sarà ordinata da Supermarina at *Italia* per F.N.B. [Forze Navali da Battaglia] con messaggio « giorno S est... » alt... alt 234503 ».

« 22609 - Situazione alt Presenza in porto a Bona numerosi piroscafi et presumibili alcuni Ct alt Si ritiene unità minori eseguano crociera notturna vigilanza distanza ravvicinata porto alt Scopo semialt Attacco convogli et eventuale naviglio in porto alt Disposizioni semialt Ottava Divisione lasci Genova mattino giorno R-1 (seguivano norme esecutive, che non si riproducono perché l'azione contro Bona fu annullata). 235103 ».

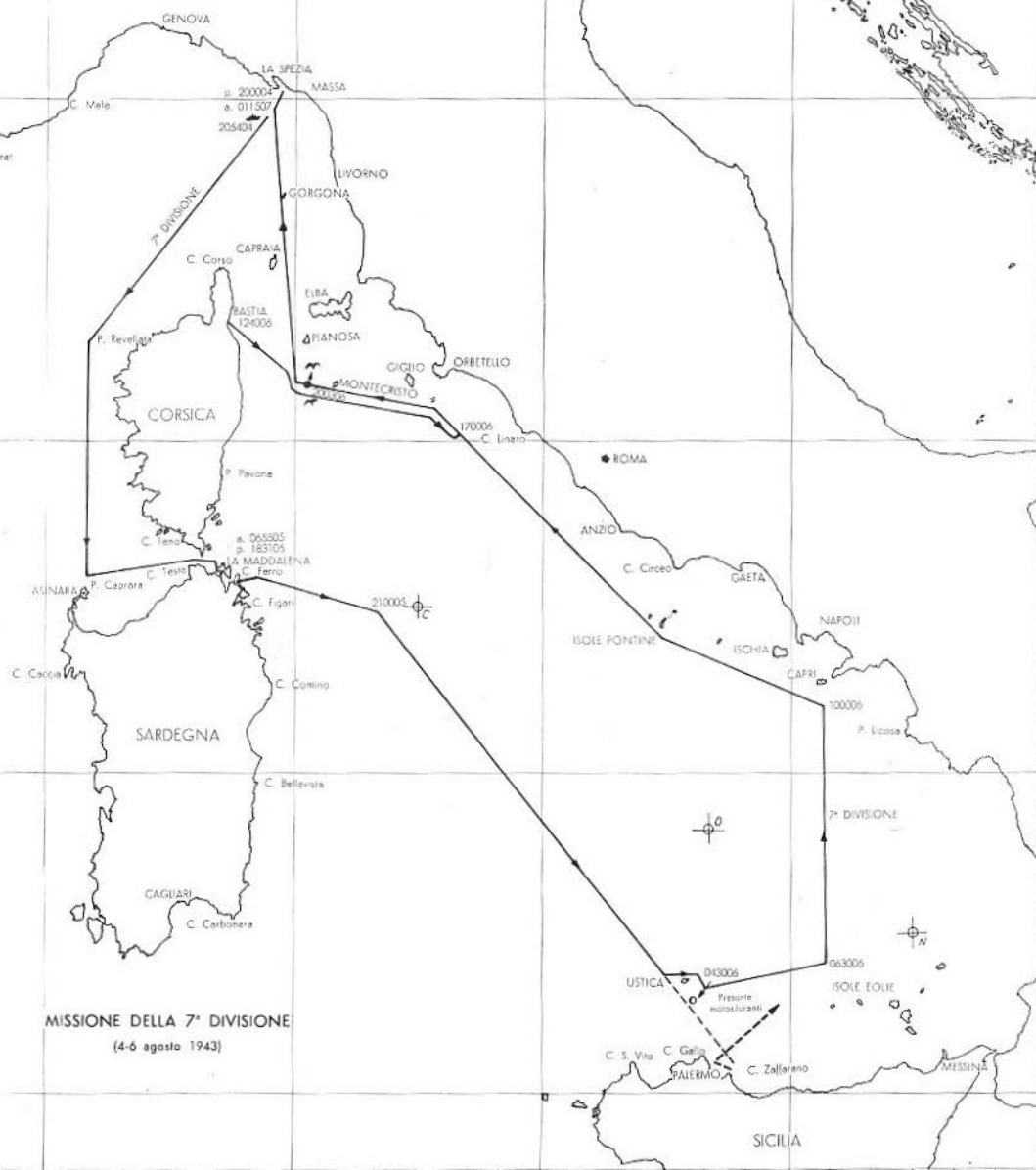
Nel pomeriggio del giorno 4 fu dato l'esecutivo per l'ordine 22608 concernente la missione della 7^a Divisione, mentre l'esecutivo per l'ordine 22609 no fu mai dato, come si deduce da quanto si è ora detto.

55° La 7^a Divisione non può portare a termine la missione (Grafico n. 26)

La 7^a Divisione, ridotta ai due incrociatori *Eugenio* e *Montecuccoli*, senza alcun Ct di scorta, lasciò gli ormeggi a La Spezia alle 19.55 del 4 agosto 1943.

Giunta all'altezza dell'isolotto del Tino verso le 20.15, accostò per passare a ponente della Corsica, zigzagando a 27 nodi: la luna era prossima al primo quarto, ed avendo il Metox tedesco accusato la presenza di un velivolo nemico e subito dopo di un sommergibile, l'Ammiraglio Oliva giudicò necessario continuare a zigzagare. Tra le 1^h e le 2^h, mentre la Divisione correva con la prua sull'Asinara a una trentina di miglia dalla costa ovest della Corsica, il Metox rivelò la presenza di un altro sommergibile.

Verso le 4^h, presso l'Asinara, gli incrociatori misero la prua su Capo Testa e alle 7^h entravano nell'estuario della Maddalena, finendo di ormeggiarsi alle boe protette dai recinti di reti parasiluri verso le 10^h del 5 agosto.



Lasciarono gli ormeggi la stessa sera alle 17.43 e alle 19.18, usciti in mare libero, diressero a 26 nodi fino alle 21.00 zigzagando sulla rotta 107°, puntando poscia su Ustica a 27 nodi per 139° sempre zigzagando.

Due velivoli da caccia scortarono le due navi fino al tramonto (cioè alle 20.30 circa, ora legale), mentre una corvetta rastrellava le rotte di sicurezza con compito antisom.

Dieci minuti dopo aver assunto la rotta 107° il *Montecuccoli* segnalò all'*Eugenio* (nave ammiraglia) l'avvistamento di un sommergibile sulla sinistra e poco dopo due scie di siluri, passate alquanto lontane di poppa: immediata accostata ad un tempo a dritta e ripresa della rotta dopo 5 minuti. Dell'incidente fu subito informato, con messaggio cifrato, Supermarina.

La navigazione proseguì indisturbata, con qualche allarme dato dal Metox, fino alle 04.00 del giorno 6, quando fu avvistata Ustica a circa 2 miglia di distanza un po' a sinistra dalla prua anziché a dritta com'era previsto.

E' da notare che, pur essendo tramontata la luna alle 22.50 ed essendo buia e fosca la notte, l'Amm. Oliva credette opportuno continuare a zigzagare fino alle 02.05, riducendo quindi a 20 nodi per mantenere l'orario di marcia e per facilitare l'avvistamento di Ustica.

Avvistata Ustica, la Divisione accostò per levante per portarsi dall'altro lato dell'isola e alle 04.17 mise la prua su Capo Zaffarano, limite orientale della rada di Palermo. L'accostata per levante aveva fatto perdere alle navi alcune miglia di cammino utile, per riguadagnare le quali dovettero alle 04.25 aumentare la velocità a 30 nodi.

Dal largo di Capo Zaffarano le navi avrebbero dovuto defilare con rotta 292° davanti alla rada di Palermo e sparare tenendosi fuori dal limite dei campi minati difensivi.

Dalle 04.28 alle 04.34 del 6 agosto si svolse l'episodio dell'incontro con piccole unità nemiche, che costituì la causa dell'interruzione della missione, episodio così descritto dall'Amm. Oliva:

« 04.28 - Si avvistano macchie scure sulla dritta. Sul rilevamento polare di circa 80° una di esse si definisce come una unità della grandezza di una corvetta. Distanza 1200 m circa.

« 04.29 - Il nucleo tedesco Metox comunica che un radiolocalizzatore terrestre ci sta cercando.

« *Montecuccoli* apre il fuoco contro motosiluranti nemiche avvistate sulla dritta e accosta a sinistra. Da una unità nemica vien fatto un segnale luminoso di riconoscimento (due luci bianche disposte verticalmente).

« 04.30 - L'*Eugenio* apre il fuoco contro l'unità nemica avvistata che scade rapidamente verso poppa, cosicché riesce a tirare solo una salva da 152 mm con le torri prodriere.

« Si accosta quindi a sinistra per non distanziarsi dal *Montecuccoli*.

« Come già prestabilito, *Eugenio* e *Montecuccoli* lanciano in mare l'aereo senza equipaggio.

« 04.31 *Montecuccoli* cessa il fuoco. Si comunica a Supermarina che siamo stati avvistati.

« 04.32 - Verso poppa scorgo una cortina di quattro bengala. Essi mi fanno ritenere che la formazione sia stata avvistata dal ricognitore che ci aveva localizzati alle 04.13 (secondo una interpretazione del Metox) e che ora ci illumina.

« (Verrò poi a sapere che quei bengala erano gli illuminanti sparati dal *Montecuccoli* mentre, secondo i miei intendimenti, il *Montecuccoli* avrebbe dovuto fare solo tiro battente).

« 04.34 - Ritenendo, in seguito all'azione di fuoco con le motosiluranti nemiche ed al probabile avvistamento da parte dell'aereo ricognitore, che ormai era venuta a mancare la sorpresa sulla quale l'azione da compiere si basava (ero ancora a 34 miglia e cioè un'ora e dieci minuti di distanza dal punto in cui avrei dovuto accostare per iniziare l'azione) né potendo d'altra parte attendere ordini da Supermarina, decido di non proseguire verso l'obiettivo ma di dirigere sul punto in prossimità delle isole Eolie prescrittomi da Supermarina per la rotta di disimpegno. Perciò ordino rotta 80° e velocità 31 ».

(04.33 e 04.36: allarmi dati dal Metox).

« 04.39 - Si precisa a Supermarina l'avvistamento e l'azione di fuoco. Si comunicano altresì gli elementi del moto.

« Nella rotta di allontanamento si nota che nella zona rimangono un incendio con parecchio fumo nero piuttosto denso illuminato da una fiamma rossastra ed un'altra piccola fiamma chiara che ha avuto origine in vicinanza della poppa del *Montecuccoli* ».

Il comandante del *Montecuccoli* ha così giustificato nel suo rapporto l'impiego dei proietti illuminanti: « constato che le unità

nemiche stanno sviluppando una manovra di attacco da posizioni poppiere e data l'urgenza di respingere l'attacco stesso, si inizia il tiro illuminante sul lato dritto poco dopo quello battente allo scopo di aumentare l'efficacia del tiro nonché di seguire lo sviluppo della manovra di attacco. Nell'ultima fase dell'azione di fuoco si osserva nella direzione del nemico una fiammata e del fumo nero ».

Quanto alla fiamma piccola e chiara notata di poppa al *Montecuccoli*, fu constatato poco dopo che si trattava di un salvagente munito di fuoco indicatore, che — in seguito alle concussioni del tiro — si era sganciato cadendo in mare.

Il percorso di ritorno fino a La Spezia, dove le navi giunsero poco dopo le 1^h del giorno 7, si svolse senza incidenti.

Esse diressero per levante fino alle 06.40, poi accostarono verso Napoli, e sotto Capri puntarono per Giannutri passando esternamente alle isole Pontine; lasciando quindi a nord Montecristo, diressero per transitare a ponente dell'Elba e tra la Capraia e la Gorgona. Da Giannutri in poi furono scortate dai Ct *Legionario* e *Oriani* inviati ad incontrarli.

E' da notare, dal punto di vista della cooperazione aereo-navale, che dalle 06.40 fino al tramonto del giorno 6 la Divisione ebbe costantemente in volo nel suo cielo velivoli da caccia; fino circa alle 8^h dapprima 2 e poi 4 tedeschi; dalle 9^h al tramonto 6 italiani.

Il Metox diede frequenti allarmi e qualche ricognitore avversario fu avvistato anche da bordo; ma nessuna reazione nemica si manifestò, salvo qualche avvistamento (più o meno sicuro) di periscopio con conseguenti accostate in fuori delle navi e un avvistamento da parte del *Montecuccoli* di aerei siluranti alle 20.13 presso l'isola di Montecristo, non confermato da azioni di attacco. Però gli aerei di scorta, rientrando alla base, comunicarono di avere respinto tra le 22.00 e le 20.30 cinque attacchi di aerei siluranti tipo « Beaufighter ». Tuttavia dalle navi, dove esisteva l'organizzazione della guida-caccia, non si vide e non si udì nulla. (1).

(1) Nell'ultimo periodo della guerra era stata organizzata la « guida-caccia », imbarcando sulle navi ammiraglie un ufficiale pilota dell'Aeronautica che, munito di radiotelefono, indicava ai cacciatori dove si trovavano velivoli nemici: ciò era possibile, perché da bordo delle navi si esplorava il cielo molto meglio che da bordo di un cacciatore monoposto.

In totale il Metox aveva dato 18 allarmi, di cui 12 durante il percorso di andata e 6 nel percorso di ritorno: gli eventi non hanno confermato quanti di tali allarmi fossero attendibili.

In realtà le unità incontrate dalla 7^a Divisione non erano Ms ma piccole navi sussidiarie, che portavano rifornimenti a Ustica, come si è saputo dopo la fine della guerra.

56° L'8^a Divisione rinuncia a proseguire la missione

a) L'ordine di operazione.

Mentre il 6 agosto la 7^a Divisione era sulla rotta di ritorno, Supermarina, giudicando che gli accidentali scontri avvenuti tra gli incrociatori di Oliva e piccole unità avversarie nei pressi di Ustica non avessero rivelato il vero obiettivo della 7^a Divisione, decise di ripetere immediatamente l'operazione con l'8^a Divisione al comando dell'Amm. Fioravanzo, che si trovava a Genova. Né il fatto, noto a Supermarina, che il *Garibaldi* avesse una delle pompe di circolazione dell'olio in cattive condizioni di funzionamento fece desistere dalla decisione.

Verso le 18^h furono consegnate all'Amm. Fioravanzo da un ufficiale dello Stato Maggiore dell'Amm. Bergamini Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia, venuto dalla Spezia con un automezzo, due buste chiese a lui indirizzate, a loro volta chiuse in una busta portante la scritta « Da aprirsi subito ». L'una era ufficiale con la scritta « Segreto - Riservato Personale - N. 1389 - Da aprirsi in mare al punto A »; l'altra era una lettera privata autografa dell'Amm. Bergamini, da aprirsi subito, così concepita:

« 6-8-43 Ore 12 - Caro Fioravanzo,

« Ieri Oliva ha eseguita la stessa operazione che oggi dovrebbe eseguire l'8^a Divisione. Non l'ha però portata a termine perché, arrivato a 3/4 d'ora da Palermo, è stato avvistato da navi di superficie e da aerei. Dopo una breve azione di fuoco egli si è allontanato.

« V-31 e rotta su Napoli. Pare però ora che gli avvistamenti non fossero veri, perché gli Inglesi in realtà non hanno fatto nessuna reazione, non hanno dato nessun avvistamento, non hanno fatto attacchi aerei, etc. Se le cose sono così, è un vero peccato per-

ché la missione si era svolta benissimo e senza nessun incaglio. Vedremo che cosa dirà Oliva al suo rientro che avverrà questa sera a mezzanotte.

« In sostanza l'operazione consiste in questo:

1) Partire al tramonto per la Maddalena; al punto A di Genova si apre il plico allegato.

2) Arrivare a Maddalena alle 06.30 circa e starvi tutte le ore diurne per partire poi verso sera con rotta apparente verso Napoli. A buio fatto deviare per Palermo. Arrivare in zona all'alba da Capo Zaffarano, bombardare molte navi alla fonda (massimo 20 minuti) ed allontanarsi a tutta velocità verso Napoli o altra direzione convenuta.

3) Contemporaneamente bombardamento aereo da parte dei Tedeschi e dall'alba scorta aerea tedesca e italiana (circa 15 aerei sempre presenti). Durante la notte vi sarà un aereo bengaliere tedesco per azioni di disturbo per eventuali attacchi di aerei siluranti.

4) Caratteristica dell'azione è la sorpresa e quindi, se c'è avvistamento continuato per la strada, si rinuncia. L'ordine lo dà Supermarina...

5) Nessun Ct di scorta, date le caratteristiche dell'azione che non deve assolutamente dare nell'occhio. Far conto sulla velocità e sulla manovra.

6) Fino al momento in cui scrivo non è venuta ancora nessuna conferma. Occorre ricordare che in ogni modo l'azione si svolge in due tempi e che la decisione definitiva va presa a Maddalena.

« Questa lettera non deve essere letta da *nessuno* salvo che da Voi e nulla dev'essere detto se non dopo il punto A. Un affettuosissimo in bocca al lupo. Aff.mo Bergamini ».

Lasciata Genova alle 20.10 cogli incrociatori *Garibaldi* e *Duca d'Aosta*, la busta fu aperta al punto A (10 miglia a sud di Genova) e allora apparve l'ordine di operazione n. 22608 (già riportato nel paragrafo 55), con i soli nomi delle navi cambiati e coll'indicazione di « giorno Z » anziché « giorno S ».

b) *Lo svolgimento della missione* (Grafico n. 27)

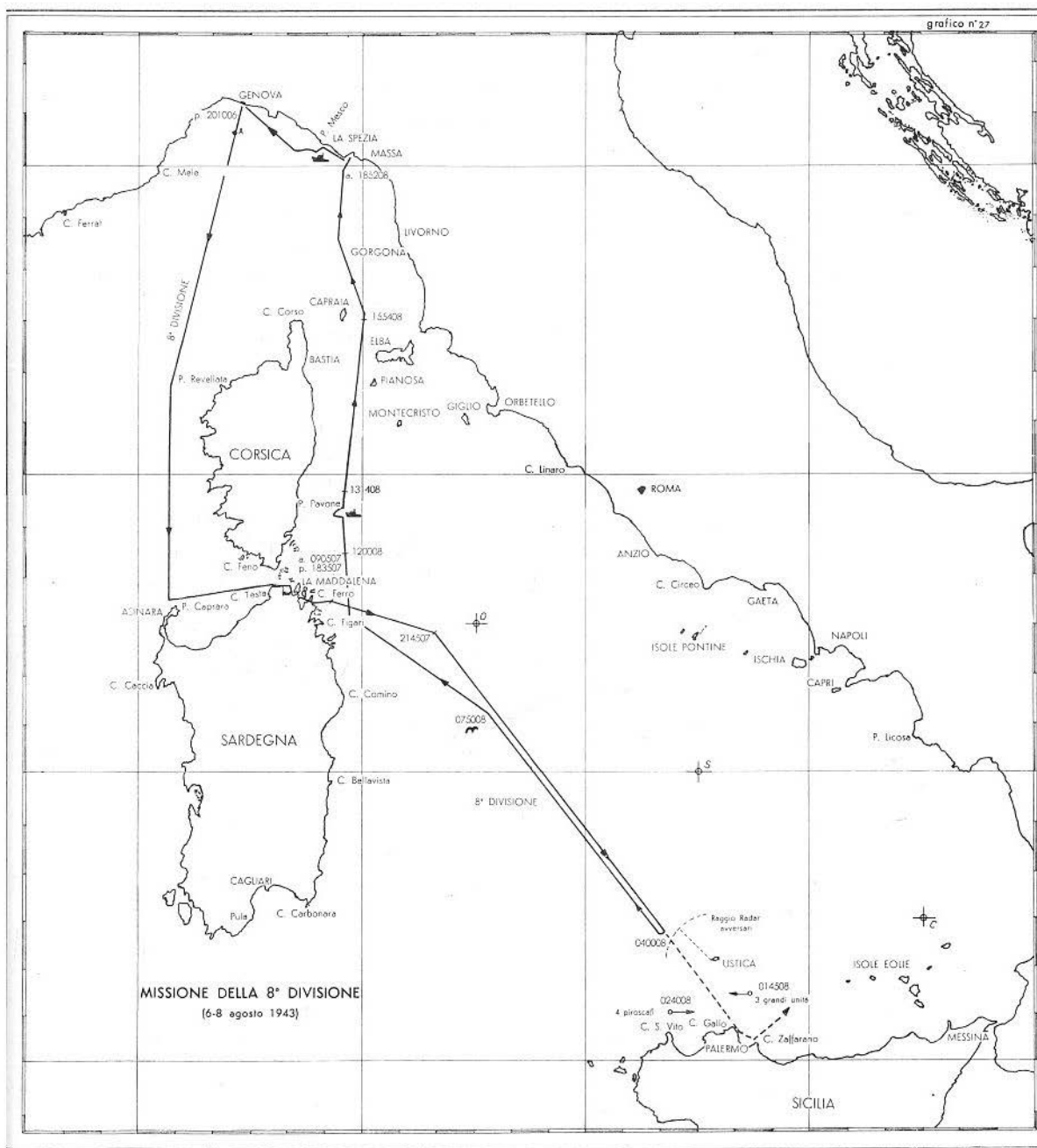
I due incrociatori giunsero a La Maddalena verso le 9^h del mattino del 7 agosto e alle 09.05 erano entrambi ancorati davanti

all'isola di S. Stefano. La navigazione si era svolta senza incidenti su un percorso a ponente della Corsica alla velocità media di 24 nodi fino all'Asinara, con variazioni comprese tra i 20 e i 26 nodi in relazione alle variabili condizioni del mare molto agitato da libeccio. Il solo inconveniente manifestatosi poco dopo le 21^h aveva riguardato le pompe di alimento delle caldaie 5 e 7 del *Garibaldi*, che avevano dovuto essere spente: messa in funzione l'alimentazione di riserva, era stato possibile riaccendere le due caldaie e riprendere la velocità di 24 nodi. Nel tratto Asinara-Capo Testa l'ammiraglio volle rendersi conto della massima velocità che la nave poteva sviluppare e poté constatare che a stento essa era in grado di sostenere l'andatura di 29,5 nodi con una enorme produzione di fumo, ridotta a 28 nodi effettivi per le condizioni di scarsa pulizia della carena. Il *Garibaldi*, progettato per 35 nodi alle prove, poteva in realtà correre a circa 32 nodi in carico normale di servizio e perciò la perdita di 4 nodi non era trascurabile per chi aveva avuto la direttiva « di far conto sulla velocità e la manovra ».

La sosta a La Maddalena fu utilizzata per uno scambio di notizie per telescrivente fra l'Amm. Sansonetti (Vicecapo di Supermarina, essendone Capo l'Amm. de Courten) e l'Amm. Fioravanzo, per rimettere alla meglio in efficienza le pompe di alimentazione e dell'olio del *Garibaldi* con l'aiuto della locale officina della Marina, e per studiare le modalità di esecuzione del tiro in guisa da non correre il rischio di colpire l'abitato di Palermo.

Alle 11.10 il Comando M.M. di La Maddalena aveva telegrafato a Supermarina informando delle condizioni in cui si trovava l'apparato motore della nave ammiraglia *Garibaldi*, precisando che « non si può garantire prolungato funzionamento tutta forza ».

I due incrociatori lasciarono l'ancoraggio alle 18.35 e mentre stavano dirigendo per uscire in mare aperto dal Passo delle Biscie il Comando M. M. ordinò loro alle 19.05 di sostare in attesa di un motoscafo che doveva recapitare un plico urgentissimo (forse contenente recenti fotografie aeree dell'ancoraggio di Palermo, annunciato dall'Amm. Sansonetti all'Amm. Fioravanzo durante lo scambio di vedute per telescrivente). Alle 19.38, ricevuta notizia dal Comando M. M. che il plico non sarebbe stato più recapitato, l'8^a Divisione rimise in moto, con 36 minuti di ritardo sul previsto, motivo per cui superato il Passo delle Biscie mise a 27 nodi invece dei 25 previsti, per recuperare lungo il percorso il ritardo. Diresse



dapprima per Napoli con rotta 106° e alle 22.21 — immersasi la luna nella bassa foschia che incombeva sul mare — accostò per 144° , corrispondente alla rotta che avrebbe dovuto portarla nel punto d'inizio del tiro lasciando Ustica sulla sinistra.

Alle 02.30 il gruppo di operatori r.t. tedeschi imbarcati sul *Garibaldi* intercettò il seguente segnale di un ricognitore germanico: « Ore 01.45 tre grosse navi in $38^{\circ} 28'$ Nord $13^{\circ} 28'$ Est ». Questo punto si trovava circa a mezza strada fra Ustica e Palermo poco a sinistra della rotta che la Divisione stava seguendo.

Questo segnale di scoperta pose improvvisamente la Divisione davanti all'alternativa: proseguire o invertire la rotta. Essa era alle 02.30 ancora 50 miglia a nord di Ustica e conveniva, prima di decidere, aspettare qualche eventuale altra comunicazione che chiarisse la situazione.

Alle 02.48 Supermarina ripeté lo stesso segnale di scoperta, ma con alcune varianti: « Ore 01.45 tre unità di specie imprecisata, rotta 280° , velocità imprecisata, rilevamento 5° miglia 58 da Palermo. Segnale derivato da scoperta di velivolo germanico ». In questo segnale era esatto il rilevamento da Palermo del punto segnalato dal ricognitore, ma era sbagliata la distanza: si trattava di 22 anziché di 58 miglia.

Intanto la visibilità, che fin verso le 2^h si era mantenuta soddisfacente, era andata rapidamente peggiorando, tanto che verso le 3^h era ridotta sì e no a un miglio. Se tale foschia si fosse mantenuta, il pericolo di sorprese sarebbe stato molto forte, tanto più che nessuno dei due incrociatori aveva ancora il radar a bordo.

Allora, alle 03.07 dal *Garibaldi* fu trasmesso a Supermarina: « Seguito avvistamento ore 01.45 salvo contrordini inverti rotta ».

Alle 03.31 la Divisione intercettò un nuovo messaggio lanciato all'aria da Supermarina: « Ore 02.40 quattro piroscafi su rilevamento 0° miglia 6 da Capo San Vito siculo rotta 90° bassa velocità. Presente segnale est derivato da scoperta di velivolo germanico ».

Il comandante della Divisione giudicò che i piroscafi stessero dirigendo verso Palermo e che le tre grosse unità di tipo imprecisato fossero incrociatori di protezione dei piroscafi, che incrociassero sulla rotta di provenienza delle probabili offese, rotta corrispondente a quella dell'8ª Divisione. Muniti di radar e favoriti dalla densa foschia, avrebbero avuto facilmente ragione dei due incro-

ciatori italiani. Perciò l'Amm. Fioravanzo si confermò nella decisione di non proseguire, ma continuò ad avanzare fino alle 4^h, cioè fino al limite di sicurezza rispetto al raggio della portata di radar eventualmente sistemati su Ustica (già in mano degli anglo-americani) e di radar delle stesse grosse unità avvistate nei paraggi dell'isola dal ricognitore tedesco.

Alle 4^h fu iniziata l'accostata di 180° per invertire la rotta e alle 04.04 la Divisione assumeva rotta 324°, dirigendo per il ritorno verso nord.

Alle 04.21 partiva da bordo il messaggio informante Supermarina dell'avvenuta inversione: « Invertito rotta ore 4 anche per densa foschia. Dirigo rotta 324° ».

Pochi minuti dopo giungeva da Supermarina: « Se non avete ancora invertito rotta proseguite missione. Presumibilmente sono piroscafi. 035008 » La Divisione proseguì senza rispondere.

Nulla di notevole accadde durante il percorso di ritorno, salvo un ordine di Supermarina di dirigere per La Maddalena, modificato alle 10.45 nel senso di andare invece a La Spezia, dove le due unità arrivarono alle 19.00, scortate dalla Capraia in poi dai Ct *Legionario* e *Carabiniere* venuti loro incontro. Dalle 08.23 alle 19.00 ci fu sempre una scorta aerea nel cielo delle navi.

c) *Sosta a La Spezia e trasferimento a Genova - Affondamento del Ct Gioberti.*

Arrivato a La Spezia, il comandante della Divisione si presentò all'Amm. Bergamini, discutendo con lui in merito alla sua decisione di interrompere la missione. Poi telefonò a Supermarina in questi termini:

« At ore 02.30 del giorno 8, avendo intercettato scoperta da parte di velivolo del CAT di tre grosse unità fra Ustica e Palermo, ripetuta poi da Supermarina con indicazione tre navi imprecisate, ho trasmesso mio telegramma delle 03.07 apprezzando venire meno condizioni sorpresa comunicatemi da mio Comandante in Capo alt Ho proseguito fino ore 04.00 sperando avere da aereo ricognitore eventuali precisazioni circa tipo unità avvistate et ricevere tempestivamente eventuali contrordini da Supermarina alt Intanto ho ricevuto altra scoperta 4 piroscafi a Capo San Vito con rotta levante et ho stimato che avvistamento predetto tre grosse unità imprecisate potesse far ritenere rafforzamento dispositivo nemico

sicurezza zona per proteggere traffico alt Non ho avuto dubbio potersi trattare tre piroscafi, data posizione et rotta.

« Intanto atmosfera che fino ore 02.00 era chiara andava diventando sempre più fosca alt At ore 04.00 visibilità non era superiore at un miglio.

« In queste condizioni, pur sapendo di prendere una gravissima decisione, non mi sono sentito autorizzato ad assumermi io la responsabilità di rischiare oltre misura due navi della Patria, esulando questo concetto dalle istruzioni che avevo ricevuto alt Avrei potuto attendere anche oltre le ore 04.00 prima d'invertire la rotta se non mi fossi trovato nella densa foschia in continuo aumento con una Divisione avente velocità massima di soli 28 nodi, con apparato motore nave *Garibaldi* di non sicuro funzionamento (una pompa circolazione olio in condizioni precarie, la cassa della valvola spurgo di una caldaia lesionata subito dopo partenza et brasata at Maddalena, muretto di una caldaia semicrollato durante percorso di ritorno, grossa perdita ad un tubo del surriscaldatore dell'acqua di alimento durante percorso di ritorno), senza apparecchio RARO [radar] e quindi soggetto alle più grandi sorprese et in condizioni di non poter né evitare né affrontare con la minima probabilità di successo, sia nell'attacco sia nel disimpegno, uno o più scontri in ore notturne e ai primi albori alt 8 agosto 1943, ore 19.30 ».

I due incrociatori lasciarono La Spezia per Genova alle 17.00 del 9 agosto, dirigendo verso Punta Mesco sulla rotta di sicurezza costiera alla velocità di 24 nodi con la scorta dei Ct *Mitragliere*, *Carabiniere* e *Gioberti* (comandati rispettivamente dal C.V. Giuseppe Marini capo squadriglia, dal C.F. Gianmaria Bongioanni, dal C.F. Carlo Zampari che era alla sua prima uscita in mare in tempo di guerra). Sulla rotta di sicurezza costiera le unità erano in linea di fila, col *Mitragliere* in testa e gli altri due Ct in coda agli incrociatori. Una scorta aerea di quattro cacciatori e di un idrovolante Cant.Z 506 antisom accompagnava la formazione navale.

Subito dopo l'accostata di 90° a sinistra sotto Punta Mesco per seguire l'ultimo tratto della rotta di sicurezza con la poppa verso la costa, i due Ct in coda ebbero l'ordine di portarsi in posizione di scorta laterale: *Carabiniere* sulla sinistra e *Gioberti* sulla dritta degli incrociatori.

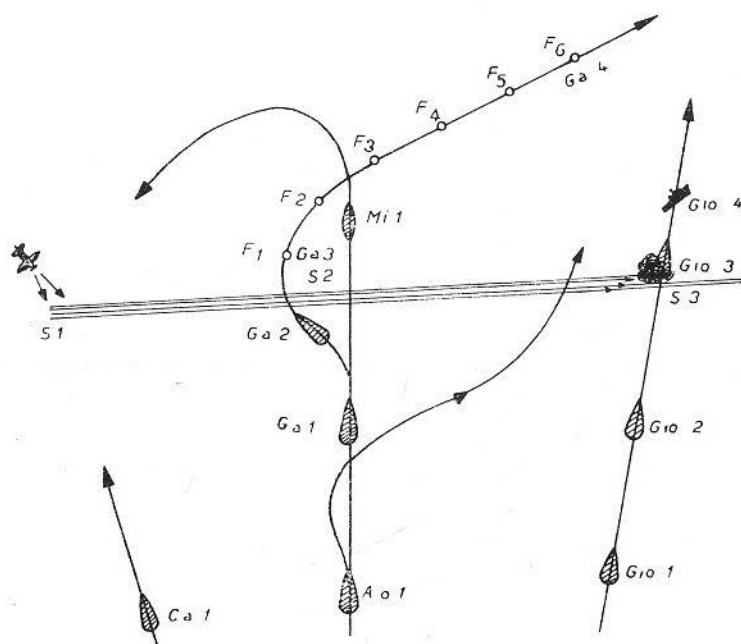
Alle 18.24, poco dopo aver oltrepassato il punto terminale della rotta di sicurezza e quando la formazione stava per accostare verso Genova, l'ammiraglio vide uno dei cacciatori sparare in acqua alcuni colpi di mitragliatrice, i cui zampilli richiamarono la sua attenzione e in corrispondenza dei quali vide l'inizio di quattro scie parallele di siluri che apprezzò dirette contro il *Garibaldi* con impatto di circa 90°. Immediatamente ordinò alla sottostante plancia di comando della nave l'accostata a sinistra (cioè verso i siluri, per passare di poppa ad essi) col sistema rapido dei due bottoni sistemati in plancia ammiraglia premendo uno dei quali si accendeva davanti al timoniere un lampadino rosso oppure uno verde, e quando apprezzò che i siluri sarebbero certamente passati di prua alla nave fece scontrare il timone mettendolo tutto a dritta per allontanarsi nel più breve tempo dal sommergibile, mentre su di esso convergevano con lancio di bombe antisom il *Mitragliere*, il *Carabiniere* e i velivoli di scorta.

All'inizio della manovra di evasione furono dalla nave ammiraglia lanciati i segnali prescritti.

Appena ci si rese conto a bordo del *Garibaldi* che i siluri non avrebbero colpito la nave (passarono a poche decine di metri dalla sua prua, mentre già stava iniziando l'accostata a dritta) l'attenzione di tutti si rivolse sul lato dritto, dove il *Gioberti* stava ancora marciando a velocità prossima alla massima per raggiungere la posizione di scorta laterale ordinatagli. Esso procedeva con rotta rettilinea (grafico n. 28), apprezzando forse che i siluri gli sarebbero passati di poppa: invece, due dei quattro siluri lo colpirono alla estrema poppa, producendone il rapido affondamento (V. la serie delle sei fotografie scattate dal fotografo della Divisione e riprodotte fuori testo).

Le altre 4 unità proseguirono per Genova, dove giunsero verso le ore 20: i due incrociatori entrarono in porto e i due Ct rientrarono a La Spezia.

Essendo la zona dell'affondamento del *Gioberti* vicinissima a La Spezia, nessun Ct fu lasciato a soccorrere i naufraghi, ma fu segnalato al Comando di La Spezia d'inviare subito mezzi veloci per il salvataggio, dato il tempo ottimo e il mare calmissimo. Infatti, appena un'ora dopo il doloroso incidente una squadriglia di Mas era già sul posto.



I numeri indicano le posizioni contemporanee. —

I punti F indicano le posizioni approssimate da cui sono state prese le fotografie. —

Affondamento del Ct *Gioberti* (9 agosto 1943)

La responsabilità della perdita del *Gioberti* fu attribuita al comandante, che stimò di potersi far passare di poppa i siluri correndo a tutta forza, mentre avrebbe dovuto imitare automaticamente la manovra della nave ammiraglia (come aveva fatto il *Duca d'Aosta*) senza attendere alcun segnale, com'era prescritto, e non aveva mutato rotta nonostante i ripetuti segnali ottici, radio e acustici indirizzatigli. A sua giustificazione stava, almeno in parte, il fatto che egli era alla sua prima missione di guerra essendo appena imbarcato.

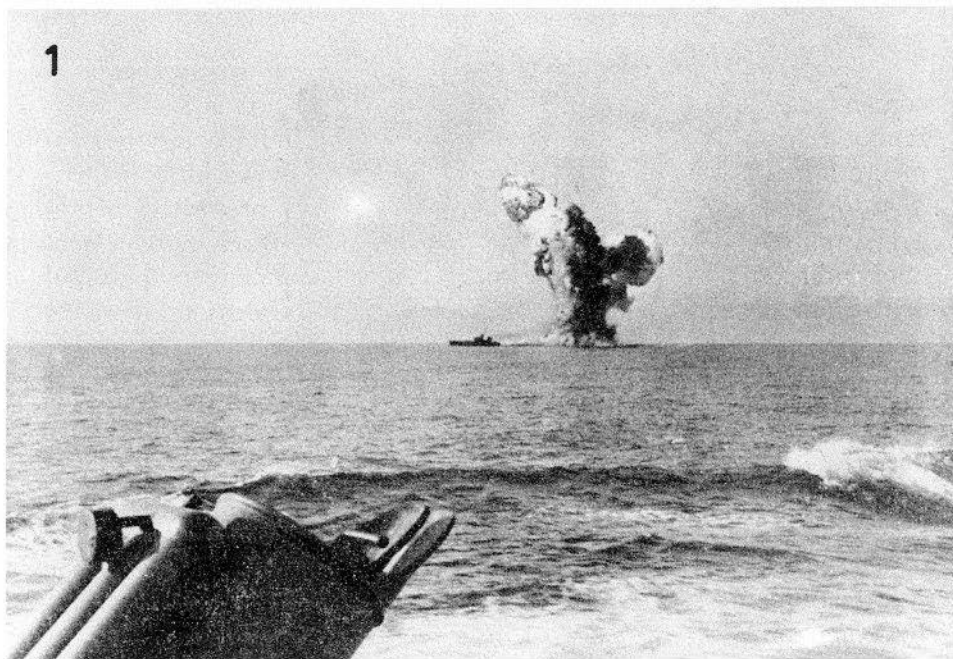
d) *La realtà degli eventi.*

Si è veduto che alle 4^h del mattino dell'8 agosto i due incrociatori *Garibaldi* e *Duca d'Aosta* avevano invertito la rotta nei pressi di Ustica perché l'ammiraglio aveva fatto l'apprezzamento della situazione ricordato nel comma b) del presente paragrafo, in contrasto con Supermarina che aveva espresso il parere che « probabilmente » le tre grosse unità avvistate di prua alla Divisione erano piroscafi anziché navi da guerra.

Il dubbio sull'esattezza dell'uno o dell'altro dei due apprezzamenti durò dieci anni, finché nel fascicolo di luglio 1953 della Rivista « U. S. Naval Institute Proceedings » uscì un articolo dell'Amm. H. Kent Hewitt, Comandante delle Forze Navali americane nel Mediterraneo nel 1943, articolo che trattava dell'attività della Marina statunitense durante le operazioni per l'occupazione alleata della Sicilia. Da quest'articolo risultò chiaramente che nella notte dell'8 agosto 1943 il Comandante dell'8^a Divisione aveva apprezzato esattamente la situazione delle navi americane al largo di Palermo: convoglio diretto verso levante per sbarcare truppe per un'azione tattica connessa con le operazioni di occupazione della Sicilia, due incrociatori (*Philadelphia* e *Savannah*) coi due Ct *Rowan* e *Rhind*, inviati in crociera al comando dell'Amm. Davidson per intercettare *Garibaldi* e *Duca d'Aosta* segnalati da un ricognitore britannico, senza che ne fosse intercettato da Roma e da bordo del *Garibaldi* il segnale di scoperta.

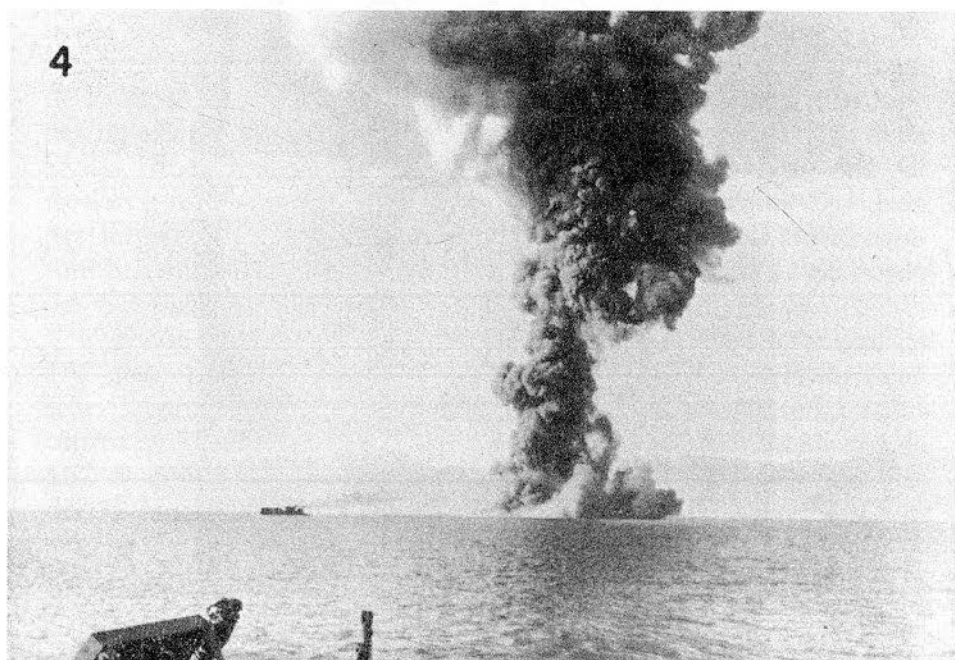
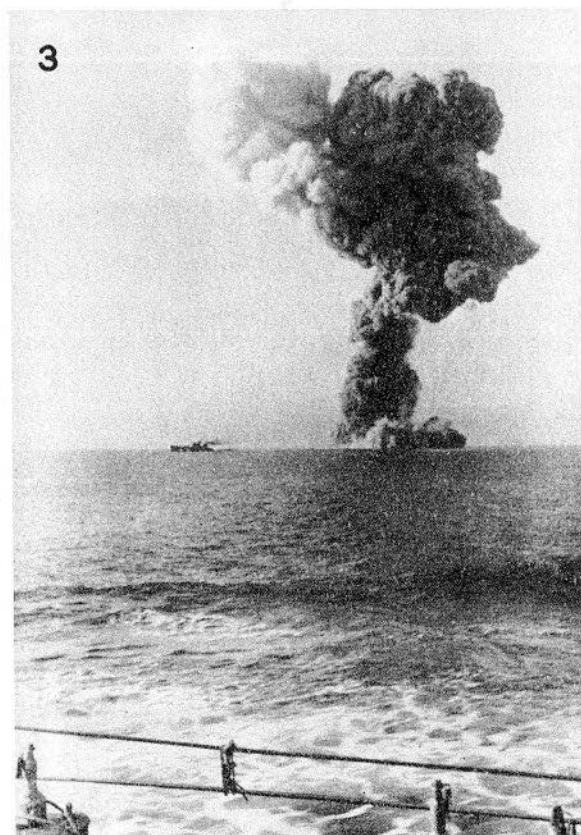
I due incrociatori americani erano armati con 15 pezzi da 152 ciascuno e i due Ct con 4 pezzi da 127 e 16 lanciasiluri ciascuno: perciò le due navi italiane si sarebbero trovate senza radar contro navi americane munite di radar, avendo in totale 18 pezzi da 152 da contrapporre a 30 pezzi da 152 e 8 da 127, per non dire dei 32 lanciasiluri.

1

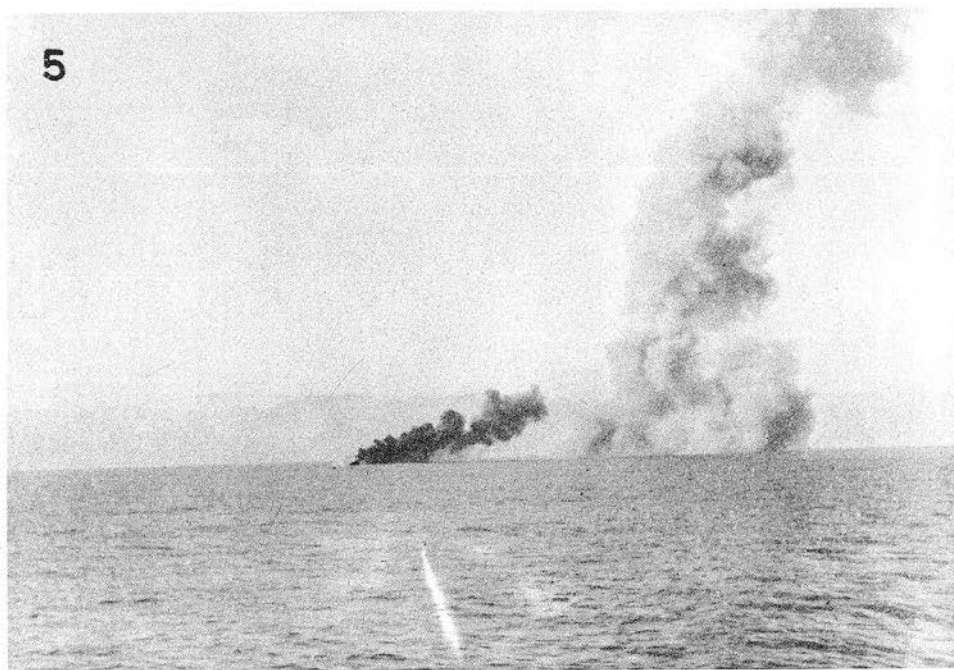


2

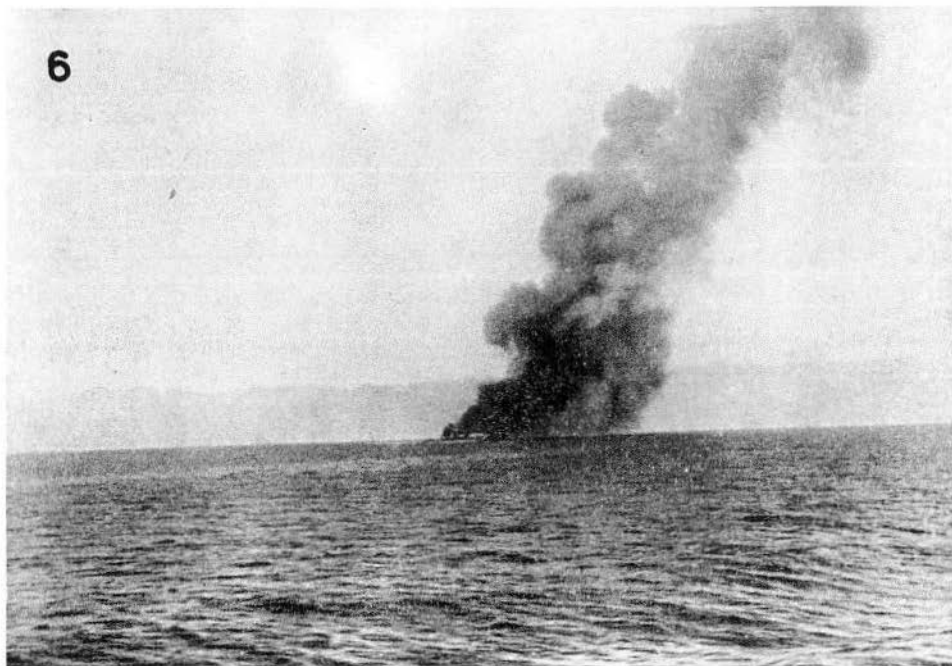




5



6



Poiché l'Amm. Hewitt aveva scritto di non aver capito perché il mattino dell'8, a luce fatta, le due navi italiane erano state viste da ricognitori aerei in rotta verso nord ad alta velocità, l'Amm. Fioravanzo gli fece recapitare (tramite l'addetto navale a Washington, che era per combinazione il comandante Goretti, già suo sottocapo di stato maggiore sul *Garibaldi*) una lettera esplicativa, di cui Hewitt si valse per pubblicare nell'aprile 1955 un nuovo articolo sul « U. S. Naval Institute Proceedings », chiarificatore dell'episodio.
